This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

Manero-El Comercio Exterior De México
1879

Econ
7319
26

Ec 7317.26

Harvard College
Library

FROM THE FUND GIVEN BY

ROBERT PARKER CLAPP

CLASS OF 1879

FOR BOOKS ON ECONOMICS

NOTICIAS HISTORICAS

SOBRE EL

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO

DESDE LA CONQUISTA

HASTA EL AÑO DE 1878,

Con dos cuadros
que señalan, el uno: las rutas de las flotas y demas embarcaciones que venian de España á Indias, y el otro: la situacion de los puertos de la República.

DICHAS NOTICIAS ESTAN SACADAS

POR

Vicente E. Manero,

DE LAS

MEMORIAS DE HACIENDA Y OTRAS PUBLICACIONES VERÍDICAS.

MEXICO.

Imprenta de Gonzalo A. Esteva.
Calle de Santa Isabel, número 3.
1879.

#4850-h

NOTICIAS HISTORICAS

SOBRE EL

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO

DESDE LA CONQUISTA

HASTA EL AÑO DE 1878,

Con dos cróquis
que señalan, el uno: las rutas de las flotas y demás embarcaciones que venían de España á Indias, y el otro: la situacion de los puertos de la República.

DICHAS NOTICIAS ESTAN SACADAS

POR

Vicente E. Manero,

DE LAS

MEMORIAS DE HACIENDA Y OTRAS PUBLICACIONES VERÍDICAS.

MÉXICO.

Tipografía de Gonzalo A. Esteva.
Calle de Santa Isabel, número 2.
1879.

Econ 7319.26

HARVARD
UNIVERSITY
LIBRARY
JUL 13 1945

INTRODUCCION.

Con objeto de dar á conocer el adelanto progresivo que ha tenido el comercio exterior de México desde los primeros tiempos de la conquista hasta fin del año económico de 1877 á 1878, he estudiado la obra publicada por D. Miguel Lerdo de Tejada en Noviembre de 1853, con el título de *Comercio exterior de México*; y encontrándola muy útil, he tomado de ella lo más interesante y he agregado las noticias conducentes siguiendo el mismo sistema, para que las noticias lleguen hasta estas fechas, para poder hacer una comparacion segun los datos que arrojan los tres períodos en que lo he dividido, como lo hizo el Sr. Lerdo los años corridos desde 1519 á 1878, y son los siguientes:

PRIMER PERIODO.

1519 á 1777.

COMERCIO exterior de la colonia de Nueva-España, desde la conquista hasta que cesó el sistema de las flotas.—Reglas á que estuvo entónces sujeto este comercio.—Gravámenes impuestos á las mercancías y á las embarcaciones.—Noticia de las flotas que vinieron de España á Veracruz desde 1561 hasta 1777, y de las toneladas de los buques que formaban las que llegaron de 1706 en adelante.—Cargamentos que á su viaje y regreso condujeron algunas flotas desde 1761 hasta 1777.—Valor de los metales y otros frutos exportados desde 1766 hasta 1778.—Noticia de los buques que entraron en el puerto de Veracruz desde 1728 hasta 1739.—Diferencia entre el valor de la importacion y la exportacion que se hizo en los últimos trece años de este período.

IV

SEGUNDO PERIODO.

1778 á 1821.

REGLAS á que estuvo sujeto el comercio exterior de la colonia de Nueva-España, desde que cesó el sistema de las flotas hasta que se emancipó este país de su antigua metrópoli.—Alteraciones hechas entónces respecto de los gravámenes impuestos sobre las mercancías y embarcaciones.—Prosperidad del puerto de Veracruz durante este período.—Establecimiento de dos compañías de seguros marítimos en dicho puerto.—Noticia de los metales y otros frutos exportados desde 1779 hasta 1791.—Idem de los buques entrados en Veracruz desde 1784 hasta 1795 y sus procedencias.—Resúmen general del comercio de importacion y exportacion hecha por el puerto de Veracruz en los veinte y cinco años trascurridos de 1796 á 1820 inclusives.—Balanzas mercantiles publicadas por el consulado de Veracruz de 1802 á 1820.—Observaciones sobre los valores que figuran en dichas balanzas.—Diferencia entre el valor de las importaciones y el de las exportaciones.

TERCER PERIODO.

1822 á 1878.

REGLAS á que ha estado sujeto el comercio exterior de México desde su independencia hasta hoy.—Gravámenes impuestos sobre las mercancías y buques de importacion y exportacion.—Efectos prohibidos segun las leyes, circulares y diversos aranceles que se han fijado segun ha parecido más conveniente, prohibiendo unas veces, imponiendo derechos otras, haciendo concesiones excepcionales ó por un tiempo limitado á señalados efectos, que se consideran en competencia con los mexicanos, y cuyas disposiciones se han dado unas veces para proteccion al comercio y otras á la industria y productos nacionales, segun las circunstancias que á su vez se han tenido presentes.—Puertos abiertos al comercio extranjero y cabotaje, que han estado continuamente concurridos por el comercio de todas las naciones del mundo que han querido mandar sus mercancías ó extraer las nacionales, que han estado cerrados por algunas épocas por motivo de guerra con España, Estados Unidos, Francia, y las tres potencias, Inglaterra, Francia y España; pero que una vez pasado el conflicto han quedado y están abiertos para todos los países mercantiles.

Derechos é impuestos actuales: importacion, tránsito, toneladas, paso, exportacion de oro y plata pasta, amonedados, piedra mineral, orchilla y madera de construccion y ebanistería, &c.

Decreto de 30 de Julio de 1861 aprobando la disposicion del Gobierno de Tamaulipas sobre Zona-libre y el último reglamento de 17 de Junio de 1878.

Mi deseo es, que se lea todo lo que pueda ser útil al conocimiento de los ramos de la administracion pública; con ese fin he publicado de mi cuenta, noticias útiles sobre terrenos baldíos, colonizacion &c., y hoy se imprime de mi cuenta este folleto.

México, Enero de 1878.

Vicente E. Manero.

COMERCIO EXTERIOR DE NUEVA ESPAÑA.

PRIMER PERÍODO.

Desde la conquista hasta que cesó el sistema de flotas, es decir, desde 1519 á 1777.

El principio del comercio exterior con México, puede decirse que comenzó desde los cambios de cascabeles y cuentas de vidrio, por tejas de oro y plata que hicieron con los candorosos indios de las playas de Veracruz, los primeros españoles que arribaron allí en compañía de Grijalba y Cortés.

Las primeras providencias que para el comercio con los indios se dieron, fueron dictadas por los Reyes Católicos Fernando é Isabel. Se limitaba la facultad de hacerlo directamente á sólo las ciudades de Sevilla y Cádiz, para lo cual se estableció en la primera la gran casa de contratacion de Indias, y en la segunda un Juez dependiente de la primera, ambas para hacer los registros de importacion y exportacion y evitar el fraude. Esto estaba de acuerdo con las capitulaciones celebradas entre los dichos Reyes Católicos y Cristóbal Colon.

Esas providencias fueron despues ratificadas por las reales cédulas de 15 de Mayo de 1509, 14 de Setiembre de 1519, 27 de Abril de 1531 y 7 de Agosto de 1535; y se tuvieron como reglamento del comercio.

Por real órden de 15 de Enero de 1529, se concedió igual permiso á los puertos de la Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastian, Cartagena y Málaga. No hay noticia de que hicieran uso de la concesion y más tarde fué derogada.

En 9 de Diciembre 1556 y 19 de Noviembre de 1565, se dispuso que todo buque debía *ir derechamente al rio de Sevilla* con la sola excepcion de los que llegasen de la isla Española y Puerto Rico, y los que por hallarse en muy mal estado no pudieran entrar en la barra de San Lúcar.

Estas limitaciones se aumentaron por real órden de 6 de Setiembre de 1666, obligando á todo individuo á embarcar sus mercancías en el puerto de San Lúcar, en el rio de Sevilla, cuya disposicion estuvo vigente hasta 26 de Setiembre de 1679, y por último, en 1680 se ordenó *que para evitar los inconvenientes y riesgos de la barra de San Lúcar* todas las flotas entrasen y saliesen en lo sucesivo del puerto de Cádiz á donde se trasladaron luego por real órden de 8 de Mayo de 1717 los tribunales y oficinas de Indias que ántes residían en Sevilla, siendo aquella poblacion el monopolio mercantil, y la ciudad más floreciente de la Península.

Por la real cédula de 16 de Junio de 1556, y la de 4 de Agosto de 1561, se concedió á la isla de Tenerife la facultad de *sacar y enviar á las Indias cualesquiera mantenimientos, provisiones, grangerías, mercancías y otras cosas que en dicha isla hubiera*, haciéndose luego extensiva esta concesion por una real cédula de 20 de Enero de 1567 á la Gran Canaria, la Palma y Fuerte-Ventura aunque con varias restriciones con el objeto de evitar que los extranjeros se aprovechasen allí de ese permiso, para lo cual se previno que los buques caminasen en su viaje y regreso de América precisamente en compañía ó *conserva* de las flotas que ya por entonces se despachaban periódicamente de Sevilla, debiendo ir siempre á rendir su viaje á este último punto, de cuya concesion gozaron, no obstante las quejas de la *casa de contratacion de Sevilla*, por los perjuicios que le causaba al erario y al comercio de la Península. En consecuencia, se ordenó en 26 de Febrero de 1649, prohibiéndoles todo comercio con las Indias; pero en 1°. de Junio del mismo año se les concedió de nuevo el permiso que tenían por seis años, concediéndoles nuevos permisos hasta que se declaró indefinido por el reglamento de 6 de Diciembre de 1718; y por la ordenanza general de 12 de Octubre de 1778, se hizo perpetuo. El privilegio es muy limitado por que el de Junio de 1649 sólo permitía 700 toneladas de mer-

cancías, que luego se aumentó á mil, con prohibicion de traer á su regreso oro, plata ú otros frutos preciosos, pero no se les obligaba á llegar á Sevilla.

El comercio directo de España á las Indias, como se llamaba entonces á la América, continuó con privilegio exclusivo de hacerlo hasta 1765 á los puertos de Cádiz y Sevilla, sin más competencia que la de los *registros* que salían de San Sebastian, de la Compañía de Guipúscoa, para Carácas—1728.—Y la de Galicia para Campeche, 1734, para llevar palo de tinte y vender en Veracruz el resto de su cargamento, de dos buques cada año.

En 16 de Octubre de 1765 se concedió permiso para hacer comercio directo á las islas de Santo Domingo ó Española, Puerto-Rico, Margarita y Trinidad, no sólo para Cádiz y Sevilla, sino tambien para Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijon, y por la de 23 de Marzo de 1768, se permitió á estos mismos puertos que enviaran buques á la provincia de la Luisiana, nuevamente agregada á la corona de España, y por la real órden de 5 de Julio de 1770 se extendió el permiso á *los registros* que venían á Campeche. Todos estos permisos se daban á súbditos españoles solamente, para buques construidos en España. No obstante en el siglo XVI y XVII se emplearon algunos bajeles de fábrica extranjera, seguramente por tolerancia, infringiendo las reales órdenes.

Por miedo á los corsarios se dispuso que los especuladores enviasen sus buques reunidos por lo ménos siete juntos, *para que navegasen en conserva unos de otros.* Para evitar fraudes estaba ordenado por cédula de 16 de Julio de 1561, *que no saliese de Cádiz ni de San Lúcar nao alguna, sino en flota, pena de perdimiento de ella y de cuanto llevase, y que cada año fuesen dos flotas con naos para tierra firme y Nueva España, la una por Enero y la otra por Agosto, con capitan y almirante, y que sobre la Domínica se apartasen las que fuesen para Nueva España, yendo el General con las de una provincia y el Almirante con las de otra.* La ordenanza de 12 de Octubre de 1778 destruyó parte de estas trabas que tanto ayudó á los monopolistas.

Además venían á América unas pequeñas embarcaciones con el nombre de *avisos* para traer la correspondencia del Gobierno y de los particulares: cargaban tambien un corto número de mercancías y hacían dos viajes al año, despues se aumentaron á ocho, cuatro para Nueva España y cuatro á

otros puntos de América: hasta 1756 se dispuso uno por mes, que salía de la Coruña para Nueva España y las Antillas y otro cada dos meses para Montevideo. Además, venían otros buques de guerra con azogue, y llevaban de regreso los caudales del rey y de los particulares.

Los gravámenes impuestos que se cobraban, eran cuatro: avería, almojarifazgo, toneladas y almirantazgo.

1.º Derecho de *habería* ó avería, llamado así por estar destinado á cubrir los sueldos ó *haberes* de la armada, que se empleaba en perseguir á los corsarios de las costas de Andalucía, comenzó en 1521, y aunque consistía al principio en un 5 p% sobre el valor del oro, perlas, azúcar, cueros y demas mercancías que fuesen de las Indias, de Canarias, de las Azores, de la Madera y Berbería, se aumentó á un 14 p% á toda clase de mercancías y 20 ducados por cada pasajero libre ó esclavo; hasta 1660 que dispuso el rey cesara enteramente, con tal que las principales colonias de América, costeasen los gastos de las armadas que custodiaban las flotas que cada una costaba 790,000 ducados de plata, asignándose al Perú 350,000, á Nueva España 200,000, á Granada 50,000, á Cartajena 40,000, y 150,000 á la Real Hacienda. Esto duró hasta 1667.

Desde 1706 los buques de guerra franceses escoltaron las flotas, pagados por el Tesoro Real; hasta 1732 se comenzó á cobrar el 4 p% sobre oro, plata y grana que iba de América, para la armada naval y 1 p% para correos ó avisos.

2.º El derecho de *almojarifazgo* ó *de portazgo*, para el comercio de las Indias, se estableció en 1543: consistía en un 7½ p% sobre el valor de todas las mercancías que venían de España, segun el aforo ó *afuero* que hacían los empleados en union de uno de los individuos del Ayuntamiento. En 1543 se redujo al 5, pagado en las Indias, y el 2½ en Cádiz ó Sevilla al tiempo de su exportacion. En 1766 se aumentó el de exportacion al 5, y el de importacion en América al 10; y el 10 en una y otro parte á los vinos. Despues hubo cambios y se hizo la adicion al almojarifazgo con la contribucion de *Sisa*, que pagaban el vino, vinagre y aceite que pasaban á las Indias.

Además, desde ántes de 1566, se cobraba el 5 p% sobre valores, y el 10 más con el título de *alcabala de primera venta*. Por real órden de 12 de Mayo de 1772, quedó libre de todo derecho el algodon producido en las Colonias, y por la de 23 de Abril de 1774, se hizo extensiva aquella gracia *al palo de tinte, maderas, pimienta, pesca salada, cera, carey ó concha, achiote y ca-*

fé, que produjeran las Colonias españolas. *Siendo de notarse que el valúo de las mercancías, se hacía de órden del rey, por las relaciones ó facturas que éstos presentaran, sin detener nunca los cargamentos, ni mucho ménos abrir los fardos ó cajones para reconocerlos.*

3.º El derecho de *toneladas* comenzó á exigirse en España á los buques que hacían el comercio con las Indias el año de 1608, para atender á los gastos de la *Universidad ó cofradía de navegantes ó mercantes*, que con real aprobacion de 22. de Marzo de 1509, se estableció en el barrio de Triana, en Sevilla, cuyo impuesto consistió al principio en 1½ real de plata por cada tonelada, y la media anata que sobre éstas se estableció en 1632; pero luego fué aumentando de tal manera, que lo que pagaba por cada tonelada de los buques que despues de 1755 venían en las flotas á Veracruz, era como sigue: 1,406 reales de vellon de palmeo, 1,406 de abarrotes, 1,406 de enjunques y 671 de frutos. Estos derechos no eran iguales para todos los buques que venían á América, pues disminuían en proporcion de la menor importancia de los puertos adonde se dirigian.

4.º El derecho de *almirantazgo*, fué impuesto en España desde ántes del descubrimiento de América, como uno de los emolumentos del empleo de almirante, y con este título lo cobraba el de Castilla, sobre el valor de lo que importaban ó exportaban todos los buques que entraban en el rio de Sevilla, y que no fueran propiedad de los vecinos de aquel arzobispado ó del obispado de Cádiz; del mismo modo que se cobraba el derecho de anclaje, que se llamaba tambien de *marco*, por ser un marco de plata el que debía pagar cada bajel que excediera de cien toneladas; pero aquel impuesto no comenzó á cobrarse respecto de los buques que venían á las Indias, hasta el año de 1737, en que se estableció el de Almirante general de España é Indias. Este impuesto consistía en cuotas sobre mercancías: 2½ pesos á cada quintal de fierro que viniera á Nueva España, 1 peso á cada tonelada de todos los buques y 10 reales sobre cada mil pesos que en *plata oro, ó frutos*, fueran de las Indias por cuenta de particulares; y aunque por una real órden de 30 de Octubre de 1748, fué extinguido el almirantazgo, continuó su recaudacion para la Real Hacienda.

Además, se cobraban en los puertos otras contribuciones: la de *alcabala* establecida en Nueva España en 1573, el de *anclaje* desde 1762 que pagaban las embarcaciones mayores, á

razon de 10 pesos 6 reales cada uno de los que entraban á Veracruz, y el 6 al millar que sobre el valor de todas la mercancías que se internaban en esta Colonia, recaudaba el consulado de México desde 1652 en Veracruz.

Por lo dicho, se conoce cuáles fueron las providencias dictadas que formaron la legislacion particular del comercio con España, desde el descubrimiento de Nueva España hasta 1778 en que concluyó el sistema de flotas. De los primeros 40 años desde 1521, hasta el establecimiento de flotas 1562, nada puede decirse sobre importacion y exportacion, por falta de datos exactos; pero se sabe que hasta 1536, serían 25 ó 30 las embarcaciones llegadas á Veracruz, además de las de Cortés, Garay y Narvaez, y no sería más importante el movimiento mercantil en los otros 25 años, por la vida semi-salvaje que entónces llevaban.

En cuanto al período de 215 años que siguió al establecimiento de aquellos convoyes marítimos, que con el nombre de flotas venían periódicamente de Sevilla y de Cádiz á Veracruz, tenemos muchos datos, de los cuales tomo lo más interesante, que es lo siguiente:

PRIMERO. *Noticia de las flotas que vinieron de España á Veracruz, desde el año de 1561 en que comenzaron, hasta 1777, en que llegó la última.*

SIGLO XVI. Quince flotas, en los años de 1565, 1657, 1572, 1576, 1581, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 95, 96, 99, y 1600, del número 1 al 15.

SIGLO XVII. Sesenta y seis flotas, del número 16 al 81, años de 1601, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 30,31, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 50, 51, 53, 53, 55. La de 1656, mandada por Beaumont, se perdió al regresar á España, en la isla de Tenerife. 1660, 62, 64, 65, 66, 68, 70, 71, 73, 75, 78, 80, 83, 87, 89, 92, 95, 96, 98, y 1699.

SIGLO XVIII. Veinte flotas, años de 1706, 8, 11, 12, 15, 17, 20. Para la venta de mercancías que condujo esta flota de España, se estableció por primera vez la feria de Jalapa, á la cual concurrieron tres diputados por el comercio de España, y otros cuatro por el de la Nueva España. 1723, 25, 29, 32, 36. Se interrumpieron los viajes por las guerras con Inglaterra, y en su lugar venían los *Registros*, en su mayor parte con banderas de potencias neutrales, á los que se agregaban de tiempo en tiempo, algunos buques de guerra, que conducían el azogue del Real Erario. Se restablecieron los viajes 1749, 57,

60, 62, 65, 69, 72 y 1776: total de viajes, 101. Para la venta de estas últimas mercancías, se celebró todavía la feria de Jalapa.

DE LA COMPARACION que se hace de 17 flotas de las anteriores, sin contar con la de 1705, 11, 49, resulta que la de 1776 trajo 2,653 toneladas, y hubo un aumento progresivo hasta la de 1776 que condujo 8,176; que el mínimun fué 1,202, en el año de 1712, el máximun 8,492, en 1760. El total de las diez y siete flotas, 83,714 y término medio, $4{,}924\frac{6}{14}$ toneladas.

LAS MERCANCÍAS DE CAMBIO que conducían las flotas á su regreso para España, eran:

Por cuenta de particulares. Plata acuñada y labrada, oro idem, idem, grana fina y silvestre, añil vainilla, purga de Jalapa, algodon, azúcar, cueros curtidos, copal, cueros al pelo, palo de tinte, achiote, cacao Soconusco, goma, harina, lentejas, garbanza, haba, alverjon, frijol, azufre, almagre, jerga, loza de Guadalajara, tísar, cordobanes, tablones de varias maderas, cacao Tabasco, de Guayaquil, algodon en rama, lana sucia y algunos más y regalos.

Por cuenta de S. M. Plata y oro acuñado, muestras de moneda y alhajas. Cobre cacao, chocolate, polvito de piñol, vainilla, palo de tinte. Además, garaña, cebadilla, bálsamo, tacomaca, loza de China, cuchillos de cacha de plata, zarzaparrilla, caray, búcaro.

1768. De Cádiz á Veracruz. Azogue, cañones de bronce de á 24, de á 16; granadas, balas, piedras de chispa para fusil y pistola. De particulares. Fierro en barras, labrado, clavazon, largo, en herraje y planchuela, acero, alambre, hoja de lata, papel, cera, canela, pimienta, presillas, bramantes crudos; crehuelas, listados, hilo acarreto; libros, medicina, vino, aguardiente, vinagre, aceite y ropa en tercios.

Además, pólvora, espadas, sierras braceras y maneras, serruchos, limas, cepillos, barrenas, compases, etc. Fardos de bulas para el Arzobispado de México y obispos de Puebla y Yucatan. Herramienta para herrería, plomadas y cucharas de albañil, plumas de escribir, incienso, canela, azafran.

EXTRACTO Y COTEJO DEL VALOR que llevaron las flotas del Sr. D. Luis de Córdova y las de D. Antonio de Ulloa, y de los efectos vendidos y extraídos de la feria de Jalapa para el interior del reino, al tiempo que una y otra se dieron á la vela en Veracruz para su regreso á España.

Flota del almirante Ulloa, salida de Veracruz el 16 de Enero de 1778.....	$ 22.323,943.4.2	
El navío San Julian de S. M.....	„ 2.813,025.3.6	$ 27.460,841.7.2
En las embarcaciones sueltas que salieron.....	„ 2.323,872.7.2	
En la capitanía y almiranta del Sr. Córdova, 30 de Noviembre 1773.....	24.854,779.3.9	
En las embarcaciones sueltas que salieron ántes...	785,226.3.5	$ 25.640,005.7.2
Excedió el valor de la de Ulloa en....		$ 1.820,836.0.0
Lo vendido en Jalapa en 14 de Enero de 1778, de la flota de Ulloa.....	26.924,499.2¾	
Lo vendido en Jalapa, en 2 de Diciembre de 1773, de la de Córdova.....	24.588,099.7⅜	
Vendido y extraido en la flota del Sr. Ulloa.		$ 2.336,399.2⅛

NOTICIA de los buques que además de las flotas entraron á Veracruz en 12 años, desde 1728 á 1739.

1728.—De la Habana, 10 de Guerra, De Campeche, de la Guayra y Portobelo. 14

1729.—De la Habana, de Campeche, de la Guayra de Portobelo, de Jamayca, de Santo Domingo, de Carácas 14

Llegó ademas la flota del Marqués de Maró con 4 de guerra y 16 mercantes 20

1730.—De Cádiz, de Guerra 3. De la Habana, de Carácas, de Tabasco, de Maracaybo 12

1731.—De la Habana, de Guayra, de Caracas y de Maracaybo 14

1732.—De la Habana, Campeche, La Guayra, Portobelo, Jamayca, Carácas, Maracaybo y Tabasco. . . 16

Llegó tambien la flota del General Tórres y Moráles, 4 de Guerra y 16 mercantes 20

1733.—De la Habana, La Guayra, Portobelo y Carácas 8

1734.—De la Habana, Cádiz, Campeche, La Guayra Tabasco, Maracaybo, Carácas y Jamayca 11

1735.—De Cádiz, Habana, Campeche, La Guayra, Portobelo, Jamayca, Maracaybo, Tabasco 18
1736.—De la Guayra, Portobelo, Carácas, Tabasco. Maracaybo y la Habana 15
Llegó la flota del General López Pintado con 8 buques de guerra y 10 mercantes. 18
1737.—De Cádiz, la Habana, Portobelo, Maracaybo y La Guayra 13
1738.—De Cádiz, Portobelo, Carácas, Tabasco, Maracaybo y la Guayra. 15
1739.—De Cádiz, Tabasco, Maracaybo, la Habana, La Guayra y Portobelo. 14

Incluyendo los 58 buques de las tres flotas, suma . 222

NOTICIA del número de buques entrados en Veracruz en 12 años, desde 1784 hasta 1795.

1784.—De Málaga, Cádiz, Cartagena de Indias, Habana, Campeche, Tabasco, Omoa y Nueva Orleans. . 51
1785.—La Coruña, Canarias, de Sevilla y S. Lúcar, Cartagena de Indias, Habana, Campeche y Tabasco, Nueva Orleans, Maracaybo, Guayra y la Isla del Cármen. 80
1786.—De Cádiz, Málaga, Alicante, Barcelona, Coruña, S. Lúcar, Canarias, Cartajena, Habana, Campeche, Tabasco, N. Orleans, Maracaybo, Guayra, Nueva York y el Cármen 85
1787.—De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfaques de Tortosa, Canarias, Cartagena, Habana, Campeche, Tabasco, N. Orleans, Maracaybo y el Cármen. 87
1788.—De Cádiz, Málaga, Barcelona, San Lúcar, Canarias, Nueva Orleans, Habana, Campeche, Tabasco, el Cármen, Maracaybo, Guayra, y Santo Domingo . . . 86
1789.—De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfáques, S. Lúcar, Canarias, N. Orleans, Habana, Campeche, Tabasco, el Cármen, Maracaybo y de la Trinidad 9
1790.—De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfáques, Habana, Campeche, Tabasco, Cármen, Maracaybo, Portobelo y Laguna de Términos 83
1791.—De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Al-

fáques, Habana, Campeche, Tabasco, El Cármen, Maracaybo, Guayra, Santo Domingo, y la Trinidad. . . . 100

1792.—Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfáques, Nueva Orleans, Habana, Campeche, Tabasco, Maracaybo, Guayra y Trinidad 128

1793.—De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfáques, Coruña, San Lúcar, Nueva Orleans, Habana, Campeche, Tabasco y la Laguna, Maracaybo, Guayra, y Puerto Rico, ... 117

1794.—De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Sevilla, San Lúcar, Nueva Orleans, Habana, Campeche, Tabasco, Maracaybo y Guayra 133

1795.—De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfaques, Coruña, Nueva Orleans, Habana, Campeche, Tabasco, El Cármen, Maracaybo y Guayra. 96

Número total de buques entrados en 12 años: 1,142

A los datos que presentan las noticias hasta aquí dadas, puede agregarse que la suma total que en los 13 años corridos desde 1766 á 1778 en que concluyó el sistema de flotas, se extrajo en metales preciosos y frutos de Veracruz para España y para varios puntos de América; tanto por cuenta del Rey como de particulares, ascendió á $ 155.160,564.

Además del comercio que hacía Veracruz con España, lo hacía tambien con las demas colonias españolas y por Acapulco con el Asia, limitándose á un *Galeon* que venía de Manila y que era conocido con el nombre de *Nao de China* cuyo cargamento se componía por lo comun de telas de algodon y seda pintadas, seda cruda, medias de seda, obras de platería labrada por los chinos de Canton y Manila, camisas de algodon ordinarias, loza fina, especias y aromas, y aunque estaba prevenido que su valor no fuera más de quinientos mil pesos siempre excedia algo más de esa suma. De regreso llevaba: cochinilla, cacao de Carácas y Guayaquil, vino, aceite, tejidos de lana de España y plata su mayor parte; y un número de religiosos, siendo un dicho vulgar entónces, que la nao de China no llevaba más que *plata y frailes.*

De todos los datos que anteceden, no obstante ser tan incompletos, resultan comprobados dos hechos muy importantes para que pueda apreciarse en su verdadero valor el movimiento mercantil que se hacía entre la Colonia de la Nueva España y su metrópoli en aquella época, á saber: primero, que toda-

vía á principios del último siglo era muy mezquina la cantidad de mercancías que se despachaban anualmente de España á México, puesto que las cuatro flotas que vinieron durante los primeros veinte años de él, no medían en todas ellas mas que 8,493 toneladas, cuya mayor parte era indudablemente ocupada con efectos de muy poco valor; segundo, que aunque en años siguientes fué aumentando en comercio progresivamente, el valor de la importacion en los últimos trece años de este período no excedía, por término medio, de cinco á seis millones de pesos, miéntras que la exportacion en metales y otros frutos que se hizo en los mismos años, ascendía á diez ó doce millones.

Tal era el resultado que ofrecía el movimiento mercantil que la Nueva España sostenía con su metrópoli en los primeros años del último tercio del siglo pasado; esto es, cuando por hallarse ya más aumentada y regularizada la sociedad de la colonia, el exceso de la exportacion sobre la importacion, era mucho menor de lo que había sido en años anteriores; y á la verdad que al considerar lo desventajoso que para este país era aquel comercio, sólo las grandes riquezas que encerraba en su propio suelo, pueden explicar cómo no quedó completamente arruinado un pueblo del que se extraía anualmente, en calidad de tributo y por dilatado período, una mitad ó más del valor total de su exportacion, sin darle nada en cambio de tan fuerte suma.

SEGUNDO PERÍODO.

Desde 1778 hasta 1820, inclusive.

Acerca de los cuarenta y tres años de este período, y á pesar de que no existen tampoco datos completos, es sin embargo la época de que nos han quedado mejores noticias, por la laboriosidad de los empleados del Consulado que se estableció en Veracruz en 1795, y dan á conocer el movimiento mercantil con más claridad y precision que el anterior.

La Ordenanza del Rey Cárlos III, expedida en 12 de Octubre de 1778 para el comercio de España con sus posesiones de América, y que se calificó de *Ordenanza ó Pragmática del Comercio libre*, no solamente hizo desaparecer el ridículo sistema de flotas ó convoyes que servía de obstáculo á las especulaciones mercantiles; sino que destruyó el monopolio que había disfrutado Cádiz para el comercio directo con las colonias, concedió igual gracia á Sevilla, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfáquez de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijon, la Coruña, la Palma en Mayorca y Santa Cruz de Tenerife en las islas Canarias, dándose en ella al mismo tiempo las reglas necesarias para el despacho de las mercancías y para la exaccion de derechos que debían pagar. En 27 de Julio de 1783 se extendió el permiso á Vigo, y por la de 12 de Agosto de 1791 al de Grao en Valencia, quedando habilitados para el comercio directo de América 13 puertos, además de los de las islas Mayorca y Canarias. Á estas disposiciones liberales, respecto de las antiguas, se dieron otras que dieron impulso al comercio y á la industria de España.

En 1799, á consecuencia de la guerra que sostenía entonces España con Inglaterra, se permitió á los buques de potencias neutrales venir directamente de la Península á los puertos de

la América. Derogado despues, se concedió de nuevo más amplio por igual causa desde 1805 á 1808, que fué derogado en 17 de Mayo y 27 de Julio de 1809, siguiendo otros particulares á negociantes establecidos en los puertos de las Colonias para traer cargamentos de puertos extranjeros, y adquirieron grandes fortunas. Despues se dictaron otras providencias para quitar trabas al comercio.

En 16 de Junio de 1806, se dispuso que los buques que saliesen de España pudieran hacer escala y descargar donde les pareciera conveniente y dar por concluido su registro *donde más les acomodase*, por la anterior del 10 de Agosto de 1804, permitía reexportar las mercancías á otros puertos habilitados.

Por la de 10 de Mayo de 1807, ratificada en 13 de Octubre de 1810, se previno se admitieran en Veracruz y Campeche los buques españoles que salieran de Cuba con géneros y efectos españoles y extranjeros venidos de la Península. En 13 de Febrero de 1810 se habilitó el puerto de Sisal en Yucatan.

Por las de 12 de Setiembre de 1793, 28 de Marzo de 1794 y 3 de Febrero de 1795, reiteradas en 17 de Julio de 1818, se permitió que vinieran directamente expediciones mercantiles de la Península á San Blas y otros puertos de Californias, y finalmente, por decreto de las Córtes de España fecha 9 de Noviembre de 1820, se habilitaron para el comercio exterior en la costa de Nueva España sobre el golfo de México, los puertos de Tlacotálpan, Matagorda, Matamoros, Soto la Marina y Pueblo Viejo de Tampico; y en las costas del Pacífico los de Acapulco, San Blas y Mazatlan, y fué el primer golpe que se dió al monopolio mercantil que por tres siglos disfrutó Veracruz. En virtud de la guerra en 1811, hubo algunos abusos por Veracruz, Túxpan y Tampico, introduciendo contrabando de mercancías de Europa y los Estados Unidos.

En este período siguieron los mismos gravámenes sobre el comercio, y áun se aumentaron otros respecto á N. España. Tuvo el de *almorifazgo* desde 1792 hasta 1814 y el *derecho de avería* que comenzó á recaudarse en Veracruz desde 1795 en que se estableció allí el Consulado, cuyo impuesto fué al principio de sólo medio por ciento sobre los géneros y frutos que entraban ó salían por mar, y se aumentó en 16 de Noviembre de 1808 y 23 de Noviembre de 1811, hasta $1\frac{1}{2}$ por 100. El *derecho de almirantazgo* desde 1807, consistía en uno al millar sobre las platas que se exportaban, y en 1 por 100 sobre las granas y vainillas. Además había otros indirectos, como peajes que se estableció desde 1796, con el objeto de abrir un camino ca-

rretero hasta México, y cuya tarifa era: 2 pesos á cada coche, 1 á las volantas, 3 á los carros; 6 reales á las literas y 4½ reales á los bueyes de tiro y demas bestias de carga. Un real por tonelada sobre los buques mercantes procedentes de Europa, y ½ real sobre los de América, que para conservacion del faro de Ulúa se estableció allí desde el 1° de Enero de 1805. En 5 de Abril de 1811 se estableció otro derecho á favor del Hospital de S. Sebastian; era de 2 pesos por cada 20 millares de vainillas y por cada tercio ó zurron de grana; 1 peso por cada tercio de añil y un real por cada tercio de las demas mercancías, excepto el algodon y la harina que entrasen allí por mar ó tierra; el *derecho de convoy* que era 1 por 100 sobre la plata que iba á Veracruz desde 13 de Enero de 1813, que fué aumentado á 2 por 100 el 18 de Enero de 1816 hasta 9 de Octubre de 1821 en que quedó abolido; y el derecho de murallas que consistía en un real por cada mula de carga que entraba ó salía de la Ciudad.

Los recargos impuestos que en general pagaban á su exportacion en la Península los frutos ó manufacturas españolas y las extranjeras que venían á América, pasando forzosamente por España, sufrían el recargo de 36½ por 100 que era de mucha consideracion, como se ve en seguida. Introducion en España 15 por 100. Internacion 5. Consolidacion de vales 5. Almirantazgo ½. Almojarifazgo de salida 7. Consulado 1. Subvencion de guerra 1½. Reemplazos 1. Para el canal de Guadalquivir ½. Total 36½ por 100. *Estos fuertes derechos formaban las rentas de España, sacadas indirectamente de sus colonias, y que con los que pagaban á su entrada y consumo subían á un* 65 por 100, resultando que solo las clases elevadas y no el pueblo colonial, podían hacer su adquisicion.

Los buques extranjeros pagaban mayores derechos que los buques españoles; por real órden de 18 de Noviembre de 1818 pagaban ¼ p% de exceso. *La grana tenía un recargo subidísimo: pagaba 41 pesos 30 centavos por arroba.*

Tales fueron las alteraciones en este período de 43 años, y no obstante que hubo las contrariedades por mar, de los corsarios ingleses y franceses; y por tierra la guerra que estalló de independencia; puede muy bien decirse que ese período fué el de mayor prosperidad comercial de Nueva España.

Veracruz era el puerto de mayor comercio: allí iban los comerciantes del Interior ó *Tierra adentro* para hacer sus compras, por lo que hizo grandes progresos en lo material de sus edificios desde 1778, y se reunieron comerciantes acaudalados.

En 1789, se formó una compañía de seguros con un capital de 230,000 pesos, con acciones de 5,000, y otra segunda en 1802 con 400,000 pesos, con acciones tambien de 5,000 pesos, de los que se reunieron inmediatamente 56 entre los negociantes de Veracruz, que suman $280,000, prueba de un comercio muy activo: duraron poco á consecuencia de la guerra entre Inglaterra y España.

Desde 30 de Mayo de 1805 se empezó á iluminar el fanal giratorio de primer órden, que puso el consulado en una torre que se construyó en el castillo de San Juan de Ulúa. Desde el 1º de Enero de 1806, comenzó á cobrarse, para sólo su conservacion á todo buque mercante procedente de Europa, un real por tonelada, á los de América tres cuartos de real, y medio real á los de las costas, lo cual sumaba como 3,000 pesos al año.

Durante la guerra con Francia, dejó de encenderse diariamente, y sólo se iluminaba cuando había barco nacional á la vista, desde 1806 hasta 1809, que siguió iluminándose todas las noches.

Efectos de importacion de España.

Agricultura é industria nacional.—Azogue, agallas, acero, aguardiente, alcaparras, almadanetas, almendra, alpiste, anis, atun, avellanas, azadones, azafran en aceite, id. seco, aceite de comer, de linaza y almendra; aceitunas, bayetas, blondas, botas, brocado, calamina, calcetas, camisas de pontiví, id. de bretaña, idem de estopilla, idem de irlanda, capotones de paño, casimir, clavazon, clavos, clavos de bronce, ceñidores, cerveza; cintas de bocadillo, de coleta, de hilo, de raso hule, de rasete y de terciopelo, combos, cordobanes, cuerdas de guitarra, damasco, encaje de hilo, espadas, estopin, felpa, fideos, fierro vergajon, id. cabilla, id. planchuela, id. verja; galon de oro y plata, galoncillo, seda, géneros de seda, id. de algodon y seda, guantes, gusanillo, hachas, herraje, higos, hilo de Córdova, hilo acarreto, hojas de sable y de machete, jamon, jarcia, libros en blanco, lienzo gallego; ligas, listonería números 40, 20 y 15; loza de Mayorca, machetes, mantillas de sarga, id. de tafetan, id. de tul; medias de algodon, de hilo, lana y seda, medicinas, mercería, mosquiteros, ornamentos; paleugre, palas de fierro, paños de lana y de seda, pañuelos de algodon, de hilo y de seda, papel blanco y de estraza, paraguas, pasas, pelusa, platillas pintadas, piedras de chispa, polvos de quina; randa, ra-

sos, rasolí, rejas de arar, ribetes; sables, sardinas, sarga de seda, sarguilla, sayas de alepin, sarga, tafetan, seda joyante, id. en reina, id. torcida, servilletas, sillas de madera, sombreros armados, id. de armar, id. de felpa, id. elásticos, id. de patente, id. redondos; tafetan doblete, tapetes de lana, tavinete, terciopelo, tejidos de algodon, id. de algodon y seda, tisú, toquillas de tul, trajes de tul; vinagre, vino blanco, id. tinto, id. en botellas; impresos, incienso, indianas y varios artículos. Importaron en 1811, 5.200,414 pesos.

Efectos extranjeros. Abalorio, acero, acolchado, agujas, albayalde, alemanisco, alepin, anascotes, arabias, bacalao, batfetas, bayeta, bayeton, blondas, bramante crudo, id. florete, bretañas anchas legítimas, id. id. angostas, id. contrahechas, idem entreanchas, brin, caballines, calamina, camisas de coco, idem de estopilla; canela, camañones, casos, caserillos aplatinados, casimires, casinetes, cerveza, chales, chalonas-claves, clavo especie, cintas de hilo, id. de raso, id. de coco, estampado, coquillo, cotíes, cotonías, creas anchas y angostas, crehuelas, crudillo, cúbica, drogueso; elefantes, estameñas, estopillas, clarines, holandas, felipechin, fortepianos, franela, frasqueras grandes y chicas, goma arábiga, granates, granilla, guingas, hilo, holanbatista, id. de algodon, hojas de espada, id. de sable, hojas de lata; lienzo laval, id. limon, id. tulado de Flandes, id. libretes, lonetas, loza; mahon, mantelería, mantillas de tul, medias de algodon, id. de estambre, id. de seda, medicina, mercería, mostasilla, muselina, humo negro, panas, paños de primera, de segunda y de tercera, pañuelos de algodon, id. de coco, madras, muselina yerba y pintada; peines de marfil, papel pintado, platillas de algodon, reales y crudas, polvos azules, punto de tul; ribetes, ruanes, sanat, estampados; sarga de lana, seda y sarguilla, tripes, vidrios bruscos, id. planos, incienso, irlanda, id. de algodon, zarazas y varios artículos. En el mismo año de 1811, sumó: $4. 970, 419.

Importado de España:

Agricultura é industria nacional.....	$ 5.200,413
Efectos extranjeros.....	„ 4.970,410
Sumó.....	$ 10.170,832

Despues de esta noticia, podemos hacer la comparacion que en el primer período de 12 años, desde 1728 á 1739, entraron

222 buques; y en el de 1784 á 1795, entraron 1,142: esto prueba el aumento que fué adquiriendo el comercio exterior.

Tambien se encuentra otra prueba: el baron de Humboldt afirma, que desde 1779 hasta 1791, se extrajeron para España 224.052,025 pesos, cuya suma es superior á la de 155.160,564, que se exportó en igual período de 13 años desde 1766 á 1778, cuando todavía se hacía el comercio de flotas.

De 1796 hasta 1820 hay cuantos datos puedan desearse, y de ellos se ha formado el estado adjunto: presenta el movimiento mercantil que por el puerto de Veracruz se efectuó durante esos 25 años, y en él podrá verse, no sólo el valor de los géneros que formaban la importacion y exportacion anual; sino tambien el de los efectos españoles y extranjeros que figuran en la primera, y el de las especies en que consistía la última. Además, aparece que en los 25 años á que se refiere, subió el valor total de la importacion á 259.105,946 pesos, y el de la exportacion á 278.534,288 pesos, de lo cual resulta que el movimiento total de ese período, fué de poco ménos de 22.000,000 al año, y que comparada la importacion con la exportacion, ésta excedió á aquella en 19.428,342 pesos.

Por lo dicho se ve lo que era el comercio exterior de México hasta los últimos años en que estuvo sujeto al dominio de España, y basta fijar la atencion sobre lo que era esta sola parte de su modo de existir, bajo el sistema colonial, para apreciar debidamente todas las ventajas que adquirió este país al independerse de su antigua metrópoli; así como para no comprenderse cómo hay entre nosotros hombres tan apasionados de lo que ya no existe, ó tan ilusos, que pretendan elogiar aquel sistema y la época en que regía, como la era más venturosa para el pueblo mexicano; pues ciertamente que áun cuando no se considerase la independencia sino bajo el aspecto de una especulacion mercantil, debería ser estimada por todos sus habitantes, nacidos ó no en su territorio, como uno de los más grandes beneficios á que podía aspirar esta sociedad.

TERCER PERÍODO DE COMERCIO EXTERIOR.

México independiente de 1820 hasta 1878.

Efectuada la independencia, México recibió las alteraciones que eran indispensables al dejar su estado de colonia para convertirse en una nacion libre y soberana, y aunque es cierto que quedaron arraigados todos los usos y costumbres establecidos y practicados por tres siglos, se sintieron, sin embargo, los benéficos cambios que le proporcionaba su nuevo ser político, y las ventajas de la libertad relativa de comercio que progresivamente ha ido disfrutando, no obstante algunos tropiezos, en ramo tan importante de riqueza pública.

Hasta 1821, á pesar del decreto dado por las Córtes Españolas el 9 de Noviembre de 1820, habilitando varios puertos de México al comercio directo con la Península, éste continuaba haciéndose casi exclusivamente por Veracruz.

En 15 de Diciembre de 1821 se sancionó la apertura de los puertos habilitados, y permitiendo desde luego la libre entrada en ellos á los buques y mercancías de todas las naciones del mundo; este fué el golpe de muerte para el privilegio que hasta entónces únicamente los españoles y el puerto de Veracruz gozaban; cuya ratificacion se ha hecho en todos los aranceles, y hace ya imposible el sistema antiguo de hacer el comercio por uno ó dos puertos de la República, no obstante algunas opiniones en su favor.

Esta libertad fué restringida únicamente respecto de los españoles por decreto de 8 de Octubre de 1823, que prohibió la entrada de ellos por causa de las hostilidades que hacía la guarnicion de San Juan de Ulúa; en 5 de Noviembre de 1822 se había prohibido ya la exportacion de dinero y frutos para

España, subsistiendo ambas disposiciones hasta 27 de Agosto de 1836, que hubo preliminares de paz. Tambien fué interrumpido con los Estados Unidos y Francia, y más adelante con Francia, Inglaterra y España, cuando estuvieron en guerra con la República Mexicana: exceptuando esos casos, los puertos han estado abiertos, como lo están ahora, para todo el mundo.

En cuanto á las franquicias concedidas al comercio extranjero y admision de sus frutos y artefactos, se ha obrado segun se ha creido conveniente para proteger á los industriales nacidos ó avecindados en esta República. Para manifestarlo, se pone á continuacion y por órden cronológico las disposiciones que se han dictado desde la independencia, y las cuales podrán consultarse sabiendo sus fechas y objeto.

El arancel provisional de 15 de Diciembre de 1821 prohibía: la importacion de tabaco, algodon en rama, comestibles, cera labrada, pasta de fideo, galones, puntillas y blondas de sólo metal ó con mezcla de él, lentejuela y canutillo, algodon hilado de ménos de sesenta madejas la libra, cinta de algodon blanca y de colores.

En 14 de Enero de 1822 se prohibió la harina.

En 20 de Mayo de 1824 se prohibió: aguardiente de caña ó de uva, ajos, cebollas, pimiento ó chile, almidon, alubias ó habichuelas, arvejas ó guisantes, anis, cominos y alcaravea, arroz, azúcar y miel de caña, café, carne salada ó ahumada, chocolate, manzanas, uvas y otras frutas, galletas, gallinas, garbanzos, trigo, maíz, centeno, cebada, aves, harina, excepto en Yucatan, segun los decretos de 11 y 28 de Octubre de 1822, toda clase de hortalizas, huevos, jabon duro y blando, jamones ó perniles de oso y cerdo, lentejas, manteca de cerdo y oso, ron, sal comun, sebo en rama y labrado, tocino curado ó salado, batas, camisas, calzoncillos, camisetas y camisolines hechos, chales y paños de rebozo de algodon, colchas, colchones y colgaduras hechas; cordones; cortinas y otros efectos de lana, pieles, monturas y arneces, vasijas y otros efectos de barro, plomo, cobre, insignias militares y maderas de todas clases. En 27 de Mayo de 1827 fueron permitidas las maderas por diez años.

El arancel de 29 de Mayo de 1821 permitió la entrada de algodon en rama, hortalizas, algunas pieles y maderas, y prohibió toda clase de estampas obscenas y contrarias á la religion y buenas costumbres, y los libros prohibidos, tabaco labrado, polvo y rapé. Hizo algunas modificaciones sobre algodon, y permitió la entrada de maíz para Yucatan.

El arancel de 22 de Mayo de 1829, prohibió: espuelas, acica-

tes y otros objetos de hierro, instrumentos de artes y labranzas, carranclanes, casimires y otros efectos que comenzaban á construirse en el país. Esta ley fué la más severa.

En 6 de Abril de 1830, una ley permitió la entrada de muchos de los frutos que prohibía la anterior, y duró hasta 11 de Marzo de 1837, por nuevo arancel.

La de 16 de Octubre del mismo año, destinó la 5ª parte de los derechos para formar un *banco de avío* para protejer la industria, y efectivamente se establecieron algunas fábricas que aún existen.

El arancel de 11 de Marzo de 1837 fijó de nuevo los efectos prohibidos, permitiendo la entrada á muchos de los señalados en la ley de 1830.

El de 30 de Abril de 1842 hizo muy pocas variaciones respecto del de 1837.

No se había considerado nada sobre comercio exterior con tanto detalle en las Memorias de Hacienda, hasta la que presentó el Sr. Trigueros en 8 de Junio de 1844. Da los siguientes informes (páginas 8, 9, 10 y 11):

"Nuestro comercio exterior, hasta aquí, es más útil que á la República, al extranjero, y le es más ventajoso que el de otros países de más consumo y expendio, porque no recibe en cambio efectos cuya enagenacion le obligue á ocurrir á otros mercados y haga dudosas las utilidades: no le es más costoso valorizarlos, recibe en numerario el precio, y de este modo, sobre asegurar las ganancias, abrevia ulteriores expeculaciones, multiplica las ventas y con brevedad acrece y percibe los productos de dinero: México, por el contrario, al desprenderse del valor, queda convertida en un consumidor casi estéril, supuesto que no le es áun dado emprender con sus adquisiciones; no es un pueblo comercial, y si bien por esto está libre de los cálculos é investigaciones sobre los objetos de consumo en las diversas plazas en que tuviera que hacer sus cambios y expendios, tambien sufre la falta de una compensacion que acreciera sus recursos, que fomentase su industria: esta variedad que induce una diferencia esencial, debe influir en la legislacion, para que acomodándose ésta á las necesidades de la República, sin obstruir este canal de riqueza, la deje ingresar á fomentar todos los ramos que la producen: una legislacion exige el país agrícola que tiene que exportar los frutos de su suelo despues de abastecido; otra el industrial para el expendio de sus producciones, y otra el comercial: en cada uno, segun sus necesidades, deben dictarse las disposiciones de la ley: la abundancia

de efectos demerita su precio, y si la adquisicion fué costosa, la pérdida es casi indefectible: la industria que, ó porque no puede perfeccionarse, ó porque en otro mercado no puede soportar la concurrencia de productos extranjeros, demanda amparo del legislador: el país cuyo comercio es de mayor expendio en el exterior que en el interior, como la Inglaterra, debe sujetarse á otras leyes que el que, como México, sólo sufre la exportacion de plata y oro y algunos pocos efectos. Venecia, Génova, las ciudades Anseáticas, cuya opulencia fué mercantil, cuando faltó el comercio en que desempeñaban un rango intermedio, apenas se trasladó el giro á otro conducto, cuando por esta falta sucumbieron: no así los que producen con su propia industria los objetos de sus expeculaciones, porque el estímulo y aliciente de aquella puede valorizar éstas é impedir el que su riqueza decline.

"Para convencer con más exactitud este cambio, sería apreciable una verdadera balanza de comercio que nos presente el término de comparacion entre los ingresos y egresos, entre la riqueza adquirida para la circulacion interior y la que ella extrajo, entre la adquisicion verdadera posterior á la que ántes tuvo. Segun los datos que hay en la direccion, puede calificarse aproximadamente el valor de la importacion de efectos extranjeros y el de la plata y oro en moneda, pasta y labrados, y palo de tinte exportados para el exterior en el año de 1843, deducido todo por las cuotas de derechos cobrados en las aduanas marítimas y fronterizas, del modo siguiente:

Tanto por 100 de derechos.

	Derechos de importacion.		Vienen del capital de	
Al 40 por 100..... $	55,382	94	138,457	35
Al 30 por 100.....	6.040,616	37	20.135,387	90
Al 30 de víveres.....	17,568	01	58,560	3 2/
Al 30 por 100 de maderas.....	4,265	18	14,217	2 1/2
Al 25 por 100.....	466,466	09	1.865,864	36
Al 15 de efectos decomisados.....	1	35	9	
Al 12½ decomisados..	3,632	84½	29,062	72
Al 6 por 100 de la joyería.....	2,316	05	33,600	83 1/2

Sumas. La de derechos igual á los estados de la memoria de hacienda, respectivos á aduanas marítimas. . . . .$	6.589,948	83½	22.275,159	22½
Si se agregan los 30 por 100 cobrados en la Tesorería General por permiso de algodon, ascienden á	354,000	00	1.180,000	00
Serán entónces los derechos de importacion y el valor de ella. . .	$6.943,948	83½	23.455,159	22½

VALOR DE EXPORTACION EN PLATA, ORO Y PALO DE TINTE.

Tanto por 100 de derechos.

	Derechos de importacion.		Vienen del capital de	
Al 6 por 100 de monedas . . . . . .$	202,762	95	3.379,382	50
Al 3½ de idem	193,611	59	5.531,760	28⅐
Total moneda de plata.$	396,374	54	8.911,142	78⅐
Al 2 por 100 de oro . .	1,234	17	61,708	50
Total en moneda de oro y plata . . . . . .$	397,608	71	8.972,851	28⅐
Al 5 por 100 de platas pastas . . . . . .$	103,172	69½	2.063,453	90
Al 7 por 100 en Veracruz	46,750	96	667,870	85⅝
Total de plata pasta . .$	149,623	65½	2.731,324	75⅝
2½ por 100 de oro labrado.	1	10	44	00
4½ de plata labrada . .	3,712	64	82,503	1 1
Total de oro y plata labrados . . . . . .$	3,713	74	82,547	11

6 por 100 de palo de tinte	763	72	12,728	66⁴/₇

RESULTADO:

De moneda	397,608	71	8.972,851	28
De oro y plata pastas .	149,925	65½	2.731,324	75⁵/₇
De oro y plata labradas	3,713	74	82,547	11⁴/₇
Total en metales preciosos.	551,246	10½	11.786,723	15²/₇
De palo de tinte	763	62	12,728	66⁴/₇
Sumas. La de los derechos igual á la de los estados respectivos de la Memoria de hacienda.	552,009	72½	11.799,451	81⁵/₇
Si se agregan los 21,356 pesos 8 centavos cobrados en la Tesorería General por el 7 por 100 de platas pastas, asciende	21,356	8	305,086	85⁶/₇
Serán entónces los derechos de exportacion	573,365	80½	12.104,538	67⁵/₇

COMPARACION ENTRE IMPORTACION Y EXPORTACION.

Valor de la primera.....$	23.455,159	22½
Idem de la segunda en moneda, metales preciosos y palo de tinte.....„	12.104,538	67 ⁵/₇
Diferencia de más importacion....$	11.350,620	54½

"En la opinion de los que estiman por el cotejo de uno y otro término, si á un país es más favorable el comercio, calificándolo ventajoso cuando la exportacion es mayor, la República sin duda ha tenido en esta diferencia, un signo de que la balanza ha declinado en su perjuicio; mas en concepto de los que por la mayor importacion consideran un acrecenta-

miento de valor, nuestro comercio tuvo á su favor el aumento, marcado en esta diferencia.

El Gobierno, que juzga sin ilusion, entiende que para poderse calificar la ventaja exacta de esta variacion, sería preciso calcular el importe de los efectos nacionales que se han exportado libres de derechos, y que áun computándose por valor de un millon, siempre sería la diferencia á favor de la importacion de $ 10.350,620 $54^{11}/_{14}$ céntavos; y no obstante que falta comprenderse la mayor parte de lo calculable en las aduanas marítimas de Guáymas y Monterey en la Alta California, que con las circunstancias particulares en que se han encontrado, no han ministrado las noticias positivas y completas del valor de la importacion y exportacion.

Por decreto de 28 de Febrero de 1843, se concedió el establecimiento de un puerto de depósito en Acapulco, y la rebaja de derechos á las mercancías que importaran en él.

La ley de 28 de Febrero hizo extensivo á todos los puertos de la República, el derecho de avería que hasta entónces se cobraba solamente en Veracruz y Tampico, y consistía en 2 por ciento sobre derechos de importacion.

La de 10 de Marzo, dispuso que se aumentara á un 4 por ciento el derecho de 2 por ciento de introducion de moneda en los puertos, establecida por la ley de 12 de Abril de 1831, que la conducion de numerario de uno á otro departamento causase el derecho de 1 por ciento al tiempo de su extraccion, y la exportacion de oro y plata acuñada el 6 por ciento.

La de 7 de Abril aumentó en 20 por ciento á los derechos de importacion, decretada en 30 de Abril de 1842.

La ley de 6 de Abril impuso al palo de tinte que se exportara del Cármen y Tabasco, un 6 por ciento.

En 12 de Abril se concedió permiso á dos casas importadoras para introducir 60,000 quintales algodon extranjero, pagando $6 por quintal en la República, en virtud de la prohibicion que existía.

La de 14 de Agosto prohibió la importacion á la República de un número considerable de mercancías; cuya enumeracion se hizo. Se repitió en el arancel de Setiembre, art. 8.

En 26 de Setiembre se expidió un nuevo arancel con recargo de derechos.

En Diciembre, escribió el Sr. Robert Crichton Wallace un opúsculo demostrando lo absurdo del sistema prohibitivo.

La memoria presentada por D. Luis de la Rosa, fecha 8 de Julio de 1845.

En el estado de valores formado por la direccion de rentas, consta que el impuesto recaudado sobre el comercio exterior, fué de $ 7.418,081. 33. El Sr. La Rosa considera que los impuestos sobre mercancías extranjeras, son más de la mitad de las rentas públicas: en el presupuesto presentado se calcularon los productos de aduanas marítimas en $ 7.247,000.

La ley de 27 de Agosto de 1845, facultó al Ejecutivo para expedir un arancel de aduanas marítimas y fronterizas, debiendo conservar las prohibiciones existentes, no hacer variacion de las mercancías libres, no aumentar las cuotas del arancel de 26 de Diciembre de 1843, ni disminuir las del de 30 de Abril de 1842.

El Sr. Prieto calculaba, que por el arancel de 4 de Octubre de 1844, pagaban: Importacion 21 p%. Adicional 0.07. Avería, 1.40. Consumo en el puerto, 3.50. id. interior 3.50. Total, $ 29.47 p% Los licores, 33.07 p%.

La ley de 7 de Abril de 1845, prohibió la importacion de hilo de coser, mezclado de lino y algodon.

La ley de 11 de Setiembre de 1846, concedió exencion de los derechos de tonelada y de una cuarta parte de los de importacion, á los buques que forzaran ó eludieran el bloqueo establecido por las fuerzas navales de los Estados Unidos.

El decreto de 4 de Setiembre de 1847, declaró abierto al comercio extranjero el puerto de Altata.

En los presupuestos que para los doce meses del año económico, fueron presentados al Gongreso por el Sr. Riva Palacio el 16 de Agosto de 1848, constan las partidas siguientes: Derechos de importacion, $ 2.700,000. Exportacion de moneda de plata, 480,000. Id. oro, plata quintada y palo de tinte, 8,000. Derecho de toneladas, 50,000. 1 p% sobre el derecho de importacion, 150,000. 2 p% de avería, 300,000. Internacion al 5 y al 10 p%, 800,000. Suman los derechos marítimos, $ 4.488,000.

En una exposicion que el Sr. Piña y Cuevas, presentó á la Cámara de diputados el 2 de Enero de 1849, se encuentran las partidas siguientes: Derechos de importacion deducido el 40 p%, segun la ley de 3 de Mayo de 1848, $ 2.924,219.45. Derechos de exportacion, 560,848.0.0 Toneladas, 76,973.4.9. 1 p%. de aumento de importacion, 175,170.3. 11. Derecho de internacion, 792,579.1.1. 4 p% de introduccion de moneda en los puertos, 403,665.3.7. Suman, $ 5.102,022,2.37, hace notar el Sr. Piña y Cuevas, que si no se rebajara el 40 p% al derecho de avería, no sería 168.563.3.11, sino 350,340.6.8, y que no de-

bía considerarse como producto líquido del erario público, porque estaba ya dedicado á obras materiales.

En 1.º de Julio de 1849, comenzó el año económico, que concluyó en 30 de Junio de 1850. En él se comenzó á tratar seriamente de la reorganizacion de la Hacienda pública.

D. Francisco Iturbe calculó en 3 de Noviembre de 1849, lo siguiente: Derechos de importacion, 5.000,000 de pesos; de internacion, 700,000 y toneladas 60,000, en una iniciativa dirigida al Congreso.

En 5 de Setiembre de 1849, presentó D. Bonifacio Gutierrez una iniciativa para la formacion de una acta de navegacion de la República y del comercio exterior por sus fronteras.

El Sr. Elorriaga considera en su memoria de 12 de Febrero de 1850, que los derechos impuestos á las mercancías extranjeras, formaban la base y casi el único producto efectivo del erario público: considera necesario el alza de prohibiciones y baja de derechos.

La ley de 24 de Noviembre de 1849, designó los puertos que debían quedar abiertos al comercio de altura y cabotaje, y los puntos de la frontera donde debían establecerse aduanas: permitió la introduccion de armas blancas, redujo al 40 por ciento los derechos de factura, los derechos de importacion á algunos de los efectos comprendidos en el art. 18 del arancel de 4 de Octubre de 1845, lo mismo que las señaladas en la ley de 3 de Mayo de 1848.

El general D. Francisco Ávalos para contentar á los comerciantes de Matamoros, por algunas razones excepcionales, y de acuerdo con el Ayuntamiento, dió un arancel que observó por algun tiempo, se siguió despues en Veracruz y Tampico en 1852, hasta que el gobierno transitorio de D. Juan Bautista Ceballos, expidió el de 24 de Enero, quedando en sustancia reducidos los derechos á cinco clases ó demarcaciones: *derechos de importacion, de exportacion, de toneladas, de internacion y de consumo.* La tarifa de 22 de Abril de 1851, fijó los impuestos siguientes:

DERECHO DE PRACTICAJE. En Matamoros, Tampico y Tabasco, dos pesos cuatro reales por cada pié de calado. En los demas puertos, un peso, seis reales.

DERECHOS DE CAPITANÍA DEL PUERTO. Á los buques mercantes extranjeros y nacionales, tres pesos cuatro reales. Á los nacionales de cabotaje de más de treinta toneladas, tres pesos, cuatro reales; á los de ménos, un peso. Á las lanchas,

chalanes de más de diez toneladas; cuatro reales, á las de ménos dos reales.

PATENTES DE SANIDAD. Á los buques que vayan á puerto extranjero cuatro pesos. Á los que vayan á puertos de la República, dos pesos. Á los que se dirijan á puertos del mismo estado, un peso.

Ademas del derecho de práctico, pagan los buques cuatro pesos por enmendarlos cuando ya están anclados; seis entre Matamoros, Tampico y Tabasco, y tres pesos en los demas puertos por el bote que conduce al mismo. Los buques de guerra pagan únicamente el derecho de práctico cuando lo piden.

En la exposicion que dirigió D. Manuel Payno al Congreso en 25 de Julio de 1850, formuló en su plan de hacienda, en otras rentas, la de impuesto sobre comercio extranjero y la minería. I. Los derechos de importacion, exportacion, fortificacion, tránsito, toneladas y consumo. II. Los de circulacion y exportacion de oro y plata. III. Los establecidos sobre exportacion de los metales. Calculó que ascenderían los recaudados en las aduanas marítimas á $ 6.224,500.

En la memoria de D. Manuel Piña y Cuevas, de 18 de Julio de 1851, calculó: Derechos de importacion, exportacion y toneladas, $4.606,915.7.5. Uno por ciento adicional, $143,627.1.10. Dos de avería, $447,582.4.8. Internacion, $542,944.0.4. Derechos de circulacion de la moneda á su entrada á los puertos $335,655.7.10. Suma, $6.076,725.6.1.

En el estado de valores, fecha 14 de Octubre de 1852, expresa: Derechos de importacion, exportacion y toneladas, $ 5.185,520.3.4. Uno por ciento segun la ley de 31 de Marzo de 1838, $ 177,613.3. Dos de avería, $ 361,893.4. Internacion, $714,210. Circulacion, $ 256,308.8.5. Consumo, $231,0975.4. Total, $ 6.926,644.3.7.

En 16 de Febrero de 1852, propuso al Congreso D. Márcos Esparza, el arrendamiento de las aduanas marítimas, etc.

La ley de 9 de Octubre de 1851, estableció el derecho de consumo de 8 por ciento, y la de 1º de Octubre aumentó á un 6 por ciento el derecho de exportacion de moneda.

No se presentó más memoria al Congreso, por un cálculo presentado en 30 de Abril de 1853, con un informe del Sr. Haro y Tamariz, publicado en 12 de Julio del mismo año, de los productos líquidos en un quinquenio de 1847 á Junio de 1852, resulta que las aduanas marítimas produjeron..... $ 24.532,616.0.1.

D. Juan B. Ceballos, puso un arancel que fué despues nulificado por el expedido por el general Santa-Anna, con fecha 1º de Julio de 1853, en que se restablecieron las cuotas del de 4 de Octubre de 1845, aumentando algunas de ellas considerablemente. En este año se recaudaron: Derechos de importacion, $5.000,000. Uno por ciento, $25,000. Avería, $500,000. Internacion, 25 por ciento, $1.250,000. Toneladas, $80,000. Exportacion de platas, 6 por ciento sobre $ 16.000,000, $ 960,000. Total, $ 8.040,000.

El 22 de Abril de 1853, se estableció el Ministerio de Fomento y comenzó á decretar separadamente de lo que disponía el de Hacienda.

La ley de 4 de Agosto de 1853, restableció el derecho impuesto al palo de tinte, señalado en la ley de 20 de Mayo de 1835.

La de 7 de Octubre de 1853, impuso un real por bulto de ocho arrobas para la escuela de Agricultura, y la de otro real en el puerto de San Blas, para su policía, etc.

La de 8 de Noviembre de 1853, impuso derechos de exportacion á diez y ocho artículos de productos nacionales, como ganados, etc.

En 30 de Enero de 1854, se decretó: *Acta de navegacion de la República Mexicana.*

En 30 de Julio de 1854, se dió como producto de aduanas marítimas y fronterizas, $ 8.339,208.49, y calculó el Sr. Olasagarre que el próximo sería de $ 9.011,010.26.

1855, datos publicados en la Memoria. Aduanas marítimas y fronterizas, $ 8.660,293.0.1.

La ley de 16 de Abril de 55, impuso un real por bulto en Manzanillo y Tabasco para el Tribunal Mercantil; la del 27 idem idem dos reales por quintal de concha perla en la Baja California para instruccion pública, y la del 28 idem idem permitió por tres años la exportacion de frutos minerales por la Paz, Baja California.

Año de 1856.—Dieron las aduanas marítimas y fronterizas en seis meses $3.641,744 89 y al año $7.283,489 78.

Se estableció la junta de crédito público, encargada de administrar las aduanas marítimas.

D. Miguel Lerdo de Tejada restringió considerablemente las atribuciones de esta junta, en decreto de 8 de Junio de 1856.

En 31 de Enero de 1856 se expidió el arancel de aduanas marítimas y fronterizas, se hicieron rebajas del de 1853, y se

dividieron los derechos en importacion y en adicionales, siendo éstos el 65 por 100 de los de importacion.

La ley de 2 de Noviembre de 55, permitió á Guáymas el comercio de cabotaje, restablecida para los demas puertos en 14 de Junio anterior.

Año económico de 1856 á 57.—No hubo ni presupuesto, ni cuenta.

La ley de 18 de Febrero de 1857, dispuso que la plata acuñada pagara 6 por 100 en vez del 3½.

La de 2 de Marzo: que los efectos marcados frac. 339, art. 7°, pagasen 5 cent. por vara cuadrada.

33° año económico de 1857 á 58.—No hubo Memoria.

La de 9 de Julio de 1857, dispuso que los buques nacionales de ménos de 40 toneladas pudieran dedicarse, provistos de patentes respectivas de navegacion, á la de altura en puertos extranjeros.

La de 28 del mismo, reorganizó la Junta de Crédito público.

La de 8 de Setiembre reorganizó la Marina nacional.

Decreto de 5 de Mayo de 58, mandó abrir provisionalmente el puerto de Túxpam al comercio extranjero y la clausura de Veracruz, Matamoros, Acapulco y Manzanillo.

En 15 de Mayo se organizó de nuevo la Junta de Crédito público.

34° año de 1858 á 59.—Permaneció el Gobierno en Veracruz: no hubo ni presupuesto ni cuenta.

En 28 de Abril de 59 se cerró el puerto de Mazatlan para el comercio extranjero provisionalmente.

En 4 de Mayo se permitió la introduccion de algodon extranjero por Veracruz, pagando $1.50 cent. quintal.

35° año de 1859 á 60.—Siguió el Gobierno en Veracruz, no hubo ni presupuesto ni cuenta.

La ley de 16 de Julio de 59 dada por el general Miramon y firmada por D. Cárlos Peza y Peza, extinguió la Junta de Crédito público, reasumiendo sus atribuciones el Ministerio de Hacienda.

En 22 de Febrero de 1860 se mandó cesar el pago del 2 por 100 en las aduanas de cabotage, decretado en 30 de Setiembre de 1853.

36° año de 1860 á 61.—El Gobierno constitucional volvió á ocupar la capital en 1° de Enero de 1861.—El Sr. Mata calculó en su Memoria presentada el 5 de Mayo las rentas siguientes:

Derechos de importacion. . . . . .$	4.500,000
Mejoras materiales 25 por 100	900,000
Camino de fierro.	675,000
Internacion 10 por 100	350,000
Mitad del 25 por 100 de contraregistro	350,000
Toneladas y faro.	110,000
Exportacion de moneda	800,000
Total.....$	7.685,000

La ley de 8 de Abril de 1861 mandó suspender por 10 años el derecho adicional, decretado en la ordenanza de 31 de Enero de 1856, etc.

37° año económico de 1861 á 62.—Siguió la guerra civil:

En 14 de Diciembre de 1861 desembarcaron en Veracruz las fuerzas españolas, en virtud del tratado de Lóndres de 31 de Octubre del mismo año, y siguió una guerra llamada de Intervencion.

En 17 de Marzo de 1858 el Gobierno de Tamaulipas estableció la Zona libre, y el Gobierno federal la aprobó en 30 del mismo, declarando que en las poblaciones de Matamoros, Reinosa, Camargo, Mier, Guerrero y Monterey Laredo, situadas en las márgenes del Bravo, serían libres de derecho los efectos extranjeros, etc.

La ley de 18 de Noviembre de 1861 autorizó al Ejecutivo para expedir un nuevo arancel de aduanas.

En 13 de Mayo de 1862 se redujo á 20 por 100 el derecho de contraregistro.

38° año económico de 1862 á 63.—Continuó la guerra de intervencion. De esto existe la cuenta formada por D. Manuel Payno de 1861 á 1867.

La ley de 21 de Julio de 1862 declaró libres de derecho de exportacion las piedras minerales de la Baja California, é impuso 12½ cent. sobre quintal de concha perla y 6½ sobre cada piel de res al pelo.

En 7, 12 y 30 de Agosto se dieron varias disposiciones sobre ordenanza de aduanas marítimas, y en la de 29 se repitió la prohibicion de exportar plata pasta.

En 18 de Noviembre de 62 se permitió la introduccion de papel media cola, que fué derogada en 18 de Marzo de 63. El Gobierno puso su residencia en San Luis despues de su salida de México en 31 de Junio de 63, á causa de la guerra de intervencion. Luego pasó al Saltillo y Monterey.

39° año económico de 1863 á 64.—No hubo ni Memoria ni cuenta.

En 28 de Julio de 63 y 7 de Mayo de 64, se dispuso cómo debía pagarse el impuesto sobre algodon que entraba por Piedras Negras, la del 17 fijó $1 por quintal. Varias circulares y disposiciones hubo dadas por el Gobierno establecido en México, que omito por no ser del reconocido en la República de 7 de Setiembre y 23 de Diciembre de 63, 8 y 19 de Enero, 12 de Marzo, 1° de Abril, 12, 13 y 27 de Mayo.

40° año de 1864 á 65.—El decreto de 19 de Marzo de 65 encargó la direccion de aduanas del golfo al inspector frances Rolland, y á Decazes las del Pacífico. Hubo otras disposiciones: 23 de Marzo, 6, 7 y 15 de Abril, 8 y 30 de Mayo, y 10 de Junio de 1865.

41° año económico de 1865 á 66.—El 18 de Agosto se trasladó el Gobierno á Paso del Norte.

En 5 de Setiembre de 65, se concedió á la grana y añil de Oaxaca, exencion de impuestos.

Otras circulares.—28 de Enero, 6, 10 y 16 de Febrero, 30 de Abril, 9 de Mayo y 6 de Junio.

42° año económico de 1866 á 67.—En este año acabó la Intervencion y se estableció el Gobierno de la República, y tampoco hubo ni presupuesto ni cuenta.

El 1° de Diciembre de 66 se determinó se cobrasen íntegros todos los derechos de importacion en las aduanas marítimas, etc., lo mismo en la de 30 de Marzo de 67.

43° año de 67 á 68.—La ley de 29 de Octubre de 67, estableció un derecho sobre harina extranjera.

La de 17 de Noviembre, $1 por cada bulto de 8 arrobas de mercancías que se introdujeran por las aduanas marítimas y fronterizas.

Quedaron establecidos los derechos aduanales de la ordenanza de 31 de Enero de 1856, importacion, mejoras materiales, ferrocarril, internacion, contraregistro, exportacion de plata y oro, madera, toneladas y faro, anclaje, patentes de navegacion.

44° año económico de 1868 á 69.—Comenzó la regularidad, bajo el punto hacendario, y se sancionaron los presupuestos de ingresos y egresos, y se presentó en 8 de Mayo de 1868, se hizo el cálculo siguiente en el *capítulo 1°, aduanas marítimas, fronterizas y de cabotaje. Producto de los derechos de importacion, mejoras materiales, amortizacion de la deuda, toneladas,*

exportacion, internacion, contraregistro, consumo, ferrocarril, faro, pilotaje, anclaje, etc.

Veracruz	$	5.000,000
Tampico		2.200,000
Matamoros		1.000,000
Manzanillo		850,000
Mazatlan		810,000
Tabasco		200,000
Sisal		170,000
Campeche		72,000
Guáymas		67,000
La Paz		52,000
Túxpam		48,000
El Cármen		42,000
Ventosa		39,000
Goatzacoalcos		37,000
San Blas		19,000
Tonalá		8,000
Zapaluta		27,000
Paso del Norte		22,000
Monterey Laredo		11,000
Camargo		4,000
Reinosa		3,000
Suman.....	$	10.691,000

No hubo datos datos de Acapulco, Puerto Ángel, Ojinaga y Piedras Negras.

La 1ª Comision de Hacienda de la Cámara de diputados calculó en 30 de Mayo de 1868 lo siguiente:

Importacion	$	6.583,947	84
Mejoras materiales		1.316,789	56
Ferrocarril		987,592	07
Internacion		658,394	78
Contraregistro		1.643,986	94
Exportacion de plata amonedada		1.200,000	
Oro amonedado		30,000	
Toneladas, faro y pilotaje		150,000	
Impuesto por bulto		400,000	
Extraccion de madera		24,000	
La noticia de la seccion de contabilidad da. .		9.045,565	23

La memoria de hacienda de 16 de Setiembre de 1869, saca una suma de $9.606,491 73.

El Congreso suprimió el impuesto para fortificacion en Veracruz.

Se establecieron las escuelas náuticas en Campeche y Mazatlan.

La ley de 6 de Mayo de 69 declaró que el impuesto á la extraccion de maderas del art. 1° de la de 27 de Mayo de 68, sólo comprende á la de construccion y ebanistería.

45° año de 1869 á 70.—Presupuesto de 15 de Enero de 1869:

Importacion	$ 5.153,337	51
Mejoras materiales	1.030,667	50
Ferrocarril	773,000	62
Internacion	515,333	75
Contraregistro	1.288,334	37
Exportacion de plata en general	1.200,000	
De oro en general	21,294	13
Toneladas, faro y pilotaje	65,950	81
Impuesto por bulto en sustitucion de peajes	230,888	95
Extraccion de maderas	10,929	39
Total	$ 10.289,737	63

Por la cuenta presentada resultó que la importacion fué de 18.516,033 05, y el líquido 8.505,352 79.

46° año de 1870 á 71.—Importacion $8.322,679 68; toneladas, faro y pilotaje $1.473,240 91; plata y oro pasta y amonedados $88,292 74; total $9.884,232 50.

47° año de 1871 á 72.—Importacion $7.610,661 58; tránsito 608,47, toneladas; faro y pilotaje $96,360 16; plata y oro en pasta y amonedados $912,273 36; total $8.619,903 87.

48° año de 1872 á 73.—Del resúmen general de productos, se saca lo siguiente: derechos de importacion (cobrados por el antiguo arancel) $680,632 18; idem idem idem por el nuevo $7.967,535 64; toneladas $39,061 54; faro $12,138; 5 por 100 plata acuñada $177,369 20; ½ por 100 oro acuñado $3,005 74; plata pasta $73,656 74; oro pasta $2,281 87; suma $8.975,661 16; y aumentando los derechos cobrados en México suma total $9.840,682 11 cent.

49° año de 1873 á 74.—En el informe que presenta D. Francisco Mejía al Congreso dice (p. IV): "El ramo de aduanas "marítimas, es de una naturaleza tal, que no es posible dejar "de dictarse acerca de él, resoluciones para el mejor desem-"peño del servicio, año por año; en el corrido de 73 á 74 de

"las dictadas de condicion general, son las siguientes:" (copio únicamente las fechas) 5 y 25 de Julio, 13 y 23 de Setiembre, 6 y 15 de Octubre, 15 de Noviembre, 1° de Enero de 1874, 15 del mismo restringiendo que pasen mercancías de Sonora para el Tucson y Arizona, sino solamente por Guáymas á la Magdalena. Marzo 7, idem 18 y 21, Junio 2, de igual fecha trasladando la aduana de Babispe á Janos (Chihuahua) Junio 4 y 8.

En este año económico hubo: registros marítimos 923, idem fronterizos 271, total 1,194.

Los derechos producidos en este año fueron 11.393,547 09, (pág. C).

50° año de 1874 á 75.—Informes sobre *Puerto Ángel, Santa Cruz Huatulco, y Maruata.*

Se abrió la aduana de *Tijuana* (Baja California), la de la *Frontera* se pasó á *Puerto Isabel*, y se clausuraron las fronterizas del *Bravo, Guerrero y Reynosa.*

En 21 de Diciembre de 1874, se abrió la de *Mulegé* para cabotaje y el *Puerto de la Libertad* en el Golfo de California por decreto de 16 de Julio de 1874.

Produjeron las aduanas marítimas y fronterizas de 73 á 74 $11.471,959 87, (segun la Memoria presentada por D. Francisco Mejía.)

51° año de 1875 á 76.—(51° económico) no se presentó Memoria. El Sr. Romero presentó en *la de 30 de Mayo de 78* entre otros datos, el siguiente: producto de aduanas marítimas y fronterizas $10.345,270 35.

Circulares: la de 30 de Mayo de 76 para que los exportadores de plata pasta no sean obligados á fundirlas en las casas de moneda, pero quedan sujetas á la operacion de ensaye.

La de Agosto 18 de 76, que el azufre extranjero pague 4 cent. por kilógramo.

Febrero 19 de 77.—A los administradores y capitanes de puerto que remitan á Fomento noticias de movimientos de pasajeros y mercancías.

Febrero 16.—Para que los administradores y capitanes no pongan dificultades indebidas en las aduanas marítimas á los buques que á ellas lleguen, trayendo mercancías para los puertos mexicanos y á la vez para puertos extranjeros.

Mayo 24.—Para que las aduanas marítimas permitan la conduccion de los productos del país de cualquier puerto de la costa á los puertos habilitados en embarcaciones con ó sin

cubiertas, con la vigilancia que consideren suficiente para evitar el fraude.

La de 19 de Marzo de 1877, aclarando, que debía considerarse vigente el arancel de aduanas de 1° de Enero de 1872 con todas las circulares declaratorias ó adicionales expedidas con posterioridad.

La de 10 de Junio de 77, aclarando la fraccion 223 de la tarifa del arancel de aduanas.

Los impuestos que declaró vigentes la ley de 1° de Julio de 1876 para el año quincuagésimo segundo, son los siguientes:

I. De los productos de las aduanas marítimas y fronterizas procedentes de:

A. Derechos de importacion, conforme al arancel de 1° de Enero de 1872 y á las disposiciones dictadas, y que dicte el Ejecutivo en uso de la autorizacion acordada por el Congreso en 12 de Diciembre del mismo año.

B. Derecho de tránsito, conforme al mismo arancel, á la ley de 25 de Diciembre del mismo año.

C. Derechos de tonelada y de faro, conforme al art. 6° del mismo arancel.

D. El 5 por 100 por la exportacion de plata amonedada y el ½ por 100 por la del oro, decretado por la ley de 31 de Mayo de 1872 y conforme á las leyes de 9, 10 y 24 de Diciembre de 71. Circular de 24 de Mayo de 1873 y demas disposiciones del Ministerio de Hacienda.

El 5 por ciento por la exportacion de plata pasta, el ½ por 100 de la del oro y los derechos de amonedacion, ensaye y apartado, conformes á las leyes de 10 y 24 de Diciembre de 1871, 26 de Enero, 25 y 26 de Marzo y 31 de Mayo de 1872, y demas determinaciones relativas del propio Ministerio.

E. Derecho de la exportacion de orchilla en la Baja California, conforme á la ley de 23 de Marzo de 1872.

Del X. Ramos menores: C. Derecho de exportacion de máderas de construccion y ebanistería, conforme al reglamento de 18 de Abril de 1861 y art. 9° de la ley de 28 de Junio de 1872.

L. Patentes de navegacion, conforme á la ley de 8 de Febrero de 1857.

En la Memoria del Sr. Romero, de la cual voy tomando datos, aparece:

Año 51° de 1875 á 76, producto de las aduanas marítimas y fronterizas $10.345,270 35.

52° año de 1876 á 77.—Este año tiene dividida su cuenta

en dos épocas: la del Sr. Lerdo y la del Gobierno emanado de Tuxtepec, la 1ª de 1° de Julio á 30 de Noviembre de 1876 produjo de aduanas marítimas $3.136,035 59. La 2ª de 1° de Diciembre de 76 á Junio 30 de 77 $6.404,976 36, total..... $9. 541,002 25. La 1ª debe resultar mayor, porque no se tuvieron á la vista los datos de las aduanas fronterizas del Norte.

COMPARACION DEL AÑO 52 CON LOS ANTERIORES.

Para conocer la importancia de cada una de las aduanas, se inserta la siguiente noticia de lo que les correspondió recaudar y distribuir de la cantidad de $ 14.943,023. 04, á que ascendió el total ingreso en ellas en el año económico.

		Recaudado.	Situacion.
Aduana marítima de Acapulco.....	$	206,671 93.	Pacífico.
Aduana fronteriza de Altar.....	„	5,566 95.	Norte.
Aduana marítima, de la Bahía de la Magdalena.....	„	21,388 57.	Golfo de Cortes.
Aduana marítima de Campeche.....	„	175,753 41.	Golfo mexicano.
Aduana marítima de Camargo.....	„	30,014 46.	Norte.
Aduana marítima de Goatzacoalcos.....	„	52,092 30.	Golfo mexicano.
Aduana fronteriza de Tabasco.....	„	134,753 78.	Sur.
Aduana marítima de Guáymas.....	„	431,511 02.	Pacífico.
Aduana marítima de la Isla del Cármen.	„	68,249 14.	Golfo mexicano.
Aduana fronteriza de Janos.....	„	3,465 31.	Norte.
Aduana marítima de La Paz.....	„	75,599 09.	Golfo de Cortes.
Aduana fronteriza de la Magdalena.....	„	5,052 36.	Norte.
Aduana marítima de Manzanillo.....	„	396,822 73.	Norte
Á la vuelta. . .		1.605,943 05.	

	Recaudados.	Situacion.
De la vuelta..	1.605,943 05.	
Aduana marítima y fronteriza de Matamoros, Zona libre..	$ 1.242,004 81.	Norte.
Aduana marítima de Mazatlan.....	„ 2.057,502 64.	Pacífico.
Aduana fronteriza de Mier, Zona libre...	„ 132,382 7.	Norte.
Aduana fronteriza de Monterey-Laredo, Zona libre.....	„ 75,425 26.	Norte.
Aduana fronteriza de Paso del Norte.....	„ 96,744 05.	Norte.
Aduana fronteriza de Presidio del Norte.	„ 62,180 95.	Norte.
Aduana marítima de Progreso.....	„ 278,793 71.	Golfo mexicano.
Aduana marítima de San Blas.....	„ 208,956 22.	Pacífico.
Aduana marítima de Soconusco.....	„ 3,428 47.	Pacífico.
Aduana marítima de Tampico.....	„ 419,230 40.	Golfo mexicano.
Aduana marítima de Túxpam.....	„ 66,996 76.	Golfo mexicano.
Aduana marítima de Veracruz.....	„ 8.692,436 65.	Golfo mexicano.
Total.....	$ 14.943,023. 04.	

NOTA—Estas cantidades están tomadas de la página 67 de la Memoria de 1877.

NOTICIA de entrada y salida de buques extranjeros que hicieron el comercio con México el año fiscal de 1876 *á* 1877.

Número de registros de buques entrados al puerto é importaciones fronterizas.....	$	1,250.
Número de bultos que importaron.....	„	1.208,102.
Importe de los derechos de importacion, toneladas y faro, que causaron.....	„	9.345,474. 43
Valor de las mercancías nacionales que exportaron al extranjero, incluso oro, plata y piedra mineral.....	„	28.772,194. 26

CUADRO COMPARATIVO DEL PRODUCTO DE LAS ADUANAS MARÍTIMAS Y FRONTERIZAS.

AÑOS.	Derechos de importacion.	De tránsito.	Toneladas, faro y pilotaje.	Plata y oro; en pasta y amonedado	ORCHILLA	SUMAS.
De 1867 á 1868.	$ 9.414,142 60	.....	.....	.....	.....	$ 9.414,142 60
De 1868 á 1869.	7.727,748 8	.....	$ 61,899 22	$1.371,037 76	.....	9.160,685 00
De 1869 á 1870.	6.721,753 14	$ 2,429 2$	83,049 61	1.272,939 78	.....	8.080,172 79
De 1870 á 1871.	8.322,679 45	.....	1.473,260 91	88,292 74	.....	9.883,232 50
De 1871 á 1872.	7.610,661 86	608 47	96,360 16	912,273 38	.....	8.619,903 87
De 1872 á 1873.	8.069,219 90	1,284 22	50,758 14	1.063,956 40	.....	9.185,218 66
De 1873 á 1874.	10.354,158 85	1,525 41	65,404 93	881,042 30	4,500	11.306,631 08
De 1874 á 1875.	9.200,033 6	3,560 66	63,283 66	845,873 99	.....	10.112,751 56
De 1875 á 1876.	9.520,801 6	55,652 36	.....	768,618 38	198 55	10.545,270 35
De 1876 á 1877.	8.556,843 61	4,164 1	43,558 64	933,679 24	2,736 75	9.540,022 25
Totales . . .	$85.498,241 61	$69,224 58	$0.552,627 10	$9.531,682 14	$7,435 30	$95.849,030 66

En este estado no constan los derechos por exportacion de madera, porque figura en la partida de ramos menores, $ 3.558,331. 67; pero tomando de otros datos he sacado el siguiente:

PRODUCTO DE LA EXPORTACION DE MADERA POR LOS PUERTOS SIGUIENTES:

De 1867 á 1868	$	30,297	83
„ 1868 á 1869. Tabasco	„	26,287	81
„ 1869 á 1870. Tabasco	„	24,344	32
„ 1870 á 1871. Idem $20,016 20. Minatitlan $20,105 60	„	40,121	80
„ 1871 á 1872. Tabasco $22,523 02. Minatitlan $25,750 95	„	43,273	97
„ 1872 á 1873. Tabasco $37,983 12. Minatitlan $47,653 59	„	85,626	12
„ 1873 á 1874. Exportacion $86,948 70 y Corte $24,073 47	„	111,022	17
„ 1874 á 1875. Corte $13,906. Exportacion $123,564 59	„	123,564	59
„ 1875 á 1876. $78,236 76	„	78,362	76
„ 1876 á 1877. Acapulco $65,750; Campeche $105; Goatzacoalcos $31,609 96; Frontera de Tabasco $42,288 48; Isla del Cármen $9,800 36; Manzanillo $1,691; San Blas $1,755 53; Túxpam $786; Tabasco $480; Veracruz 3,703 53.	„	92,412	96
	$	655,198	33

NOTICIA de la entrada de buques extranjeros que hicieron el comercio con México (p. 68) en el año fiscal de 1876 á 1877.

Número de registros de buques entrados al puerto é importaciones	$	1,250
Número de bultos que importaron	„	1.208,102
Derechos de importacion, toneladas y faro que causaron	„	9.445,474 43
Valor de las mercancías nacionales que exportaron al extranjero, incluso oro, plata y piedra mineral	„	28.712,194 43

El valor de las mercancías mexicanas que durante el año fiscal de 1876 á 1877 salieron por Veracruz, con exclusion de plata, oro y piedras minerales que forman la principal exportacion, sumó $3.694,265 71; siendo de advertir que de café se exportó $1.473,477; de azúcar 671,582; cueros de res 123,557; grana 190,894; de ganado caballar y mular 33,000; vainilla

483,075; tabaco en rama 109,599; labrado 44,692; pieles de chivo 165,603; y el resto de los artículos siguientes: añil, azafrancillo, ajos, aguardiente, artefactos, ajonjolí, alhajas, anis, badanas y baquetas, cacao $77,741; cascalote, carne salada, una campana, cerda, cebada, cobre viejo, cuernos, cueros curtidos $54,876; curiosidades, cigarros, chocolate, chorizos, cerveza del país, chile, cola, dulce, esparto, estaño, esencia de beleño, estracto de linaloe, frijol, figuras de cera y trapo, fruta, garbanzo, hule, huesos, habas, hojas de árbol de cacao, insectos, ixtle, jarcia, jamon, jabon, juguetes, jarabe de maguey, jarros y molinillos, lana, loza, lenteja, libros, mármol, mosco de laguna, maíz, mexcal, miel de abeja, objetos antiguos de arte $9,048; objetos de historia natural, ópalo, onix, palo moral, pájaros vivos $250; idem disecados, peales, perlas $16,000; pencas de maguey, pelo de res, purga $20,000; piedra mineral, plantas vivas, pieles de venado, pieles de pato, pulque, piloncillo, pieles de caballo, pinturas, pieles de tigre, petate, piedra de ocre, raíz de zacaton, $8,805; raíz de grama, sillas de montar, cebollas, sombreros de palma, tequesquite, trapos, trigo, tequila, tecali, tintura y tierra podrida.

Para concluir, pondré una noticia tomada de la Memoria presentada al Congreso de la Union por el Sr. D. Matías Romero el 16 de Setiembre de 1878, pág. 840, 841 y 842, (en extracto).

Los productos de la aduana de Veracruz desde 1823 hasta Junio de 1852, suman $134.346,573 19, en las partidas que corresponden á cada año, se ve que el año económico de mayor entrada fué el de 1830 á 1831, que rindió $5.284,537 56. Que el de 1836 á 1837; dió solamente $2.212,027 22; siendo esta cantidad la mínima, segun lo producido en los 37 años 9 meses.

Corresponde al año como término medio $3.558,849.

El año de 1867 á 1868, produjo $4.066,060 97.

El de 1868 á 1869, produjo $4.243,066 26.

No han bajado de esta suma los productos anuales, sino ántes bien han aumentado como se verá:

En los 10 años corridos de 1868 á 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76 y 77, suman $95.649,210 74.

Corresponden como término medio en los 10 años..... $9.564,921 07.

Por estas operaciones debe calcularse que el comercio exterior produce más y más cada año, no obstante que áun no se conoce el verdadero aumento por el mucho contrabando.

En 17 de Junio de 1878, se dió el último Reglamento de la Zona libre. Despues de los 45 artículos que contiene, se lee el acuerdo siguiente del Sr. Romero, Secretario de Hacienda.

Junio 7 de 1878. " No siendo generalmente conocidos los " derechos que establecieron la Zona libre en la frontera de " Tamaulipas, insértense al fin del Reglamento de la Zona li- " bre de esta fecha, el decreto del Gobernador de Tamaulipas, " de 17 de Marzo de 1858, la ley del 2 º Congreso de la Union " de 30 de Julio de 1861, y como indicando el espíritu de la " ley de la Zona libre, los acuerdos del Gobernador de Ta- " maulipas, de 29 de Enero de 1859, y 29 de Octubre de 1860. "

" El Gobernador del Estado de Tamaulipas, &c. Conside- " rando que los pueblos del de la frontera del Norte, se hallan " en un verdadero Estado de decadencia por falta de leyes " protectoras de su comercio: que situado al frente de una na- " cion mercantil, que goza de un comercio libre, necesitan de " iguales ventajas para no perder su poblacion, que constan- " temente emigra al país vecino; deseando poner un término " á tan grave mal, por medio de franquicias que tanto tiempo " ha reclamado el comercio de la frontera, etc., ha tenido á " bien decretar lo siguiente: 1 º Los efectos extranjeros que " se destinen al consumo de la Ciudad de Matamoros y de los " demas pueblos de la orilla del Bravo, Reinosa, Camargo, " Mier, Guerrero y Monterey Laredo, y al comercio recíproco " de estos mismos pueblos, serán libres de todos derechos, con " excepcion de los municipales y de los impuestos ó que se " impongan para sostener las cargas del Estado. Serán asi- " mismo libres de derechos los efectos que se depositen en al- " macenes del Gobierno ó de particulares, que se establezcan " en los referidos pueblos, miéntras no se internen á otros del " Estado ó de la República. *Los términos en que se ha de ha-* " *cer ese comercio se determinan en los demas artículos que si-* " *guen, y que omito por no permitirlo los límites de este folleto.*

Se hace indispensable protejer esas poblaciones mexicanas del lado nuestro del Rio Bravo, porque frente á Bagdad está Charkville, poblacion norteamericana; frente á Reinosa, San Luis; frente á Camargo, Davis; frente á Mier, Roma; frente á Guerrero, Resman; y frente á Nuevo Laredo, el Viejo Laredo.

Por ser interesante al comercio, copio lo siguiente:

Secretaría de Relaciones.—Seccion de Cancillería.
Circular número 5.

El Presidente ha tenido conocimiento de que algunos agentes consulares se han creido autorizados para hacer rebajas en el pago de los derechos que deben cobrar á las personas que los causen, conforme al art. 6º de la ley de 12 de Febrero de 1834 sobre establecimiento de Consulados, y el artículo centésimo octavo del Reglamento del Cuerpo Consular Mexicano; y con este motivo ha tenido á bien comunicarme sus órdenes para manifestar que ningun agente tiene la facultad de alterar el mandato expreso de la citada ley, y que para lo sucesivo se sirva vd. cobrar los emolumentos en las proporciones siguientes:

Por cada peso mexicano.

En Alemania, marcos	4.88
En Bélgica, francos	5.43
En Dinamarca (Saint Thomas), dollar	1.04
En Ecuador, peso	1.075
En España y sus posesiones, pesetas	5.43
En los Estados Unidos de América, dollar	1.04
En los Estados Unidos de Colombia, peso	1.075
En los Estados Unidos de Venezuela, venezolano	1.075
En Francia, francos	5.43
En la Gran Bretaña, chelines	4 y 8 pen.ª
En Italia, liras	5.43
En el Perú, sol	1.075

Libertad y Constitucion. México, 22 de Octubre de 1878.—*Eleuterio Avila*, oficial mayor.—Señor cónsul de México en.....

OBRAS MATERIALES.

Como las obras materiales influyen tanto en favor del comercio, el Gobierno Mexicano se apresura á la reparacion y construccion de caminos comunes, ferrocarriles, tranways y líneas telegráficas. Tenemos:

		Kilómetros.
Caminos comunes...	De perfeccionamiento y conservacion.....	4.396,521
	De apertura próxima..	2.741,945
	Suma.....	7.138,466
Ferrocarriles y tranways.....	En explotacion.....	692,461
	En construccion..,...	62,876
	En proyectos de pronta realizacion.....	5.986,724
	Suma.....	6.742,061
Líneas telegráficas..	Del Gobierno Federal .	7,927
	De particulares.....	5,498

Y muchos en construccion. Por Matamoros tenemos noticias de Europa en dos ó tres dias.

FAROS.—En 1805 se colocó un faro de primer órden en Ulúa, *Veracruz*, y considerando su utilidad para la marina mercante, el Señor Ministro de Fomento Riva Palacio, ha dispuesto aumentarlos, y se tienen ya, para colocar uno en la *Anegada de afuera* y otro en Tampico, ademas de las farolas pequeñas que ya existen y otras que ha pedido.

Tenemos vapores que llegan continuamente á nuestros puertos, y algunas líneas están subvencionadas por nuestro Gobierno.

Creo tambien que se adoptarán en México las tarifas acordadas en el Congreso de Paris por ser una ventaja internacional.

COMUNICACION INTER-OCEÁNICA.

Como se tiene como axioma que miéntras ménos tiempo se emplea en concluir un negocio mercantil, resulta mayor utilidad, nada podrá dar más ventajas al comercio exterior ó internacional, que la apertura de un camino tan corto de Europa al Asia como el que atraviese por el Istmo de Tehuantepec. México espera este cambio repentinamente. Hace más de tres siglos y medio que se trabaja para conseguir un paso breve de un océano á otro, para el tránsito del comercio de todo el mundo. Así se cree en todo el continente americano.

Éste fué el pensamiento de Colon que dió por resultado el descubrimiento de un nuevo mundo en 1492, y quedó aplazado el hallar la ruta al país de las especias.

La expedicion de Cabot tuvo igual objeto en 1496, y sólo encontró la Terra-Nova.

Bartolomé Diaz descubrió el cabo de Buena Esperanza y Vasco de Gama completó su reconocimiento en 1497, saliendo de Lisboa y llegando á las Indias Orientales.

Vasco Núñez de Balboa, hizo un viaje por el Darien en 1519, y vió las costas del Océano Pacífico.

Magallanes en 1519 descubrió el estrecho que hoy lleva su nombre, terminando así los límites de la concesion que el Papa Alejandro VI hizo al rey de España.

Á continuacion pongo la multitud de trabajos emprendidos desde 1519 á 1879 sobre el Istmo de Tehuantepec, y para mayor claridad, los cróquis siguientes:

1° Camino de hierro de los Estados Unidos desde Nueva York á San Francisco.—2° Camino de hierro de Veracruz á México.—3° Por Tehuantepec y Panamá.—4° Cróquis de Tehuantepec.—5° Cróquis de Panamá.—6° Viajes antiguos.—7° Viajes modernos.—8° La idea que tiene el Sr. Riva Palacio, de que el mejor ferrocarril inter-oceánico sería de Tampico á Mazatlan, pasando por San Luis Potosí y Zacatecas.—Creo que tal sería el más ventajoso porque el terreno presenta ménos dificultades y pasa por los Estados que podrán ayudar á la empresa como son: Tamaulipas, San Luis Potosí, Zacatecas, Durango y Sinaloa.

Goatzacoalcos fué fundado en 1520 por Gonzalo de Sandoval, en la colonia que en 1519 fué establecida por Velázquez

de Leon, y aumentada en 1520, por Diego de Ordaz. Cortés en su Carta--relacion, á Cárlos V, dice entre otras cosas: "En-"vié más gente, y le mandé (á Ordaz) que fuese costa arriba "hasta la provincia de Goatzacoalcos, que está de donde se po-"bló Medellin, dicha villa 50 leguas, y de esta ciudad (Méxi-"co) 120, porque cuando yo en esta ciudad estaba, siendo vivo "Moctezuma, señor de ella, *como siempre trabajé de saber to-"dos los más secretos de estas partes que me fué posible; para "hacer de ellas entera relacion á V. M., había enviado á Diego "de Ordaz, que en la corte de V. M. reside,* y los señores y naturales "de la dicha provincia le habían recibido de muy buena voluntad "y se habían ofrecido por vasallos y súbditos de V. A.; *tenía "noticia cómo en un muy gran rio que por la dicha provincia "pasa y sale al mar, había un muy buen puerto para navíos, "porque el dicho Ordaz y los que con él fueron, lo habían ronda-"do y la tierra era muy aparejada para poblar en ella; y por la "falta, qne en esta costa no hay puertos, deseaba hallar alguno "que fuese bueno, y poblar en él, etc.*"

Luego dice que á cuatro leguas de la boca del rio Goatzacoalcos, se pobló y fundó una villa, á la cual se puso por nombre "El Espíritu Santo", y allí residió el dicho aguacil mayor Ordaz. Fué fundada por Nuño de Guzman, en 1531. Los descubrimientos siguieron, y continuaron poblando y estableciendo puertos en sitios seguros. En 1530, volvió Cortés á España, pasó á Tehuantepec en donde fabricó dos navíos, nombrándoles por capitan á Juan de Grijalva y á Diego Becerra de Mendoza, y por piloto á Ortem Jiménez. Despues hizo otros tres navíos, cuya escuadra mandó en persona. Esto prueba que en el Istmo ha habido siempre buenas maderas de construccion.

Desde entónces se consideró como sumamente útil el atravesar el Istmo para el comercio entre Europa y China.

Cortés tuvo grandes ilusiones por esta empresa; pero con su muerte quedó sepultada por entónces y por muchos años, estando en esto interesados los comerciantes de Veracruz. Hasta 1798, se comenzó un camino y se concluyó en 1800, desde Tehuantepec al embarcadero de la Cruz, en el rio Goatzacoalcos, y quedó establecida la comunicacion comercial entre los dos océanos, por camino de herradura.

En 1523, desde Valladolid instaba Cárlos V á Cortés, para que buscara en las costas orientales y occidentales de la Nueva España, *el secreto de un estrecho* que abreviase en dos terceras partes la navegacion desde Cádiz á las Indias Orientales,

tomadas entónces *el país de las especias.* Cortés le contestó que entónces sería el monarca que más reinos tuviera.

Humboldt asienta que el primero que atravesó el Itsmo, fué Vasco Núñez de Balboa, en 1515; que desde esa época se pensaba en hacèr la cómoda comunicacion; pero que no se encontraba una sola nivelacion en los archivos de España.

Considerando México independiente esta gran ventaja, otorgó en 1842, la concesion de un privilegio para abrir la comunicacion inter-oceánica por el Itsmo de Tehuantepec, en 1842 á D. José de Garay; y despues de los reconocimientos, planos y cuanto fué necesario hacer por una comision científica, vendió el privilègio á los Sres. Hargous y compañía. La comision se compuso del ingeniero presidente, D. Cayetano Moro; teniente coronel Latropinière, que hizo poco; capitan de Estado Mayor, D. José González; teniente de marina, D. Mauro Güido y secretario, el comisario de marina D. Pedro de Garay y Garay. El capitan de ingenieros D. Manuel Robles, sustituyó á Latropinière y prestó buenos servicios.

Caducó el privilegio por haber pasado el tiempo señalado y el gobierno creado por las bases de Tacubaya, le concedió próroga de dos años, en 5 de Noviembre de 1846. El soberano Congreso mexicano derogó el decreto de 1851. Hubo algunas contestaciones sobre el asunto. La comision del Senado de Washington presentó en 8 de Enero de 1859 un dictámen en que sostenía: que la concesion había pasado legalmente á ciudadanos norte-americanos, y aunque no proponía la guerra para sostener sus derechos, dejaba entender que la meditaba.

Mr. Seward, á quien tuvimos el gusto de ver en México, sostuvo los derechos del gobierno mexicano, lo mismo que Mr. Hale y otros ciudadanos americanos más respetables. El Sr. D. Manuel Larráinzar, ministro mexicano en Washington, hizo una buena defensa escribiendo en todos los periódicos. Despues el gobierno mexicano concedió en Octubre de 1867, el privilegio á Mr. La Sère para formar una compañía: este privilegio fué modificado por el soberano congreso en Diciembre de 1868 y publicado en 2 de Enero de 1869. En 1º de Febrero del mismo año, La Sère, *por un peso pagado* por la compañía del ferrocarril de Tehuantepec, trasfirió á ésta la concesion hecha en su favor.

Esta compañía fué incorporada, con aprobacion de la asamblea general del estado de Vermont, con un capital de..... 18.000,000 de pesos, y representada por Simon Stevens, ciudadano americano.

La compañía nombró su ingeniero, y lo fué J. W. Adams, quien hizo todos los reconocimientos y eligió la vía ancha de ocho y medio piés para su ferrocarril y dió su fianza en Marzo de 1869. Simon Stevens partió luego á los Estados Unidos para comenzar sus trabajos, pero parece que no ha hecho nada que sepamos.

No obstante que el gobierno de los Estados Unidos nada tenía que hacer en el asunto, por tratarse de ciudadanos americanos, nombró una comision para reconocer el Istmo, compuesta del Mayor General Humphreys, profesor Benjamin Price, y capitan de marina Daniel Ammeu, quienes dieron un informe favorable. Hay otro informe del capitan Shufeldte al Secretario de Marina, en que asienta que un canal sin túnel es practicable y otro de Mr. Erastour, refiriéndose á los trabajos del general Barnard, que dice que el puerto de la Ventosa es más seguro que la Bahía de Veracruz.

En nuestras bibliotecas tenemos datos preciosos.

Los principales son los siguientes: Carta manuscrita de la provincia de Oaxaca y de toda la costa de Acapulco y Tehuantepec, levantada por Pedro de Laguna, que señaló el curso del rio Huazacualco, célebre por el proyecto de canal que debe reunir el mar del Sur con el Océano Atlántico, trazado en los planos de los oficiales de ingenieros D. Agustin Cramer y D. Miguel Corral.

Carte de l' Isthme de Tehuantepec ou Terrain entre la riviére Huazacalco et la riviére Chicapa, Francéses en 1827 a l' État Mayor (IV section) de la Republique Mexicaine verdadera descripcion de la entrada del rio Goatzacoalcos, y de la subida del rio hasta Isotepeque, etc., por Francisco Estorsa Galy, mandado formar por el ilustre *Asuero* Gangas, alcalde mayor de Huazacualco.—Carta mandada en 1580 al Rey Felipe II por el alcalde mayor Juan Tórres Lagunas.—*Istmo de Tehuantepec y curso del rio Goatzacoalcos.*—20 de Febrero de 1774. Crame, copia sacada de órden del Sr. *Baylío* Fray D. Antonio Bucareli y Ursúa, virey. México, Mayo 2 de 1874.—*Perfil del Istmo de Tehuantepec, siguiendo el curso del Goatzacoalco hasta su confluencia con el Alaman (ó sea Malatengo)* por el general D. Juan Orbegoso, 1825.—Manuscritos de Orbegoso y D. Tadeo Ortiz, varios planos y papeles. Planos de la comision nombrada por D. José de Garay y presidida por D. Cayetano Moro.—Copias ó planos dirigidos por Ortiz y dibujados por D. José María Andrade.—*Projects for a canal comunicacion between the Atlantic and Pacific oceans.—Isthmus of*

Tehuantepec.—Tehuantepec Railway, its location features and avantages under the La Sére grant of 1869, con planos y vistas, etc.—Argumento presentado por Simon Stevens, presidente de la compañía del ferrocarril y canal de Tehuantepec, etc., como el más á propósito para la nueva ruta del comercio, 1872.—Discurso leido ante la sociedad Americana de Geografía de Nueva York, el 15 de Noviembre de 1870, por Simon Stevens, etc.—Informe Orbegoso, íntegro.—Idem de D. Cayetano Moro, íntegro.—Ademas, tenemos las propuestas presentadas por D. Felipe García y C^{a}, en Agosto 30 de 1852, otras de compañías extranjeras, mexicanas y mixtas.

El reconocimiento del coronel Williams ingeniero que durante veinte años estudió el terreno sosteniendo sus ventajas contra la opinion del almirante Davis. 1° de Julio de 1870. El informe al Ministerio de Fomento de Julio 20 de 70. Dictámen de la comision de Industria de la Cámara de diputados, etc., etc.

El Congreso mexicano no concedió la próroga solicitada, en tal virtud, La Sére ó sea la Compañía de Tehuantepec, quedó sujeto á la pena de caducidad, segun la parte 8ª del art. 43 de la concesion de 2 de Febrero de 1869, y á pagar una multa de cien mil pesos, con arreglo al art. 16 de la misma concesion.

La fianza que garantiza lo anterior, existe en Nueva York, segun el certificado que copio á continuacion:

EL CÓNSUL GENERAL DE LA REPÚBLICA MEXICANA EN LOS ESTADOS UNIDOS.

Certifico: que la firma y sello que anteceden, y dicen, Henry Stanton, son del escribano público del mismo nombre, y los mismos que acostumbra usar en todos los documentos que autoriza, por lo que se les debe dar entera fé y crédito. En fe de lo cual, doy la presente en la ciudad de Nueva York, á 2 de Marzo de 1869.

(L. S). Signed.—*Juan N. Navarro.*

Certifico tambien, que la fianza anterior, suscrita por Mr. Marshall O. Roberts, me ha sido presentada hoy por la Com-

pañía del Ferrocarril de Tehuantepec, para cumplir con el art. 16 de la concesion, por no haber actualmente en Washington, representante alguno del Gobierno Mexicano, y que yo he hecho presente á dicha Compañía, que, aunque creo la fianza enteramente satisfactoria, no tengo instrucciones para recibirla, y la remitiré por el próximo vapor á mi Gobierno, para que la examine y diga si está ó no conforme con ella.
(L. S). Signed.—*Juan N. Navarro.*

Certifico tambien, que el documento anterior, es una copia perfectamente exacta del original que envío á mi Gobierno para su exámen.
Nueva York, Marzo 29 de 1869.
(L. S). Signed.—*Juan N. Navarro.*

NUEVA YORK, ABRIL 14 DE 1869.—Habiendo recibido hoy instrucciones y autorizacion de mi Gobierno para aprobar la fianza anterior, caso de encontrarla satisfactoria; y siendo tal en mi concepto, por la presente y en nombre del Supremo Gobierno de la República Mexicana, admito la dicha fianza y declaro: que la Compañía ha cumplido plenamente con las obligaciones que le impone el art. 16 de la concesion aprobada por el Congreso de la Union, en 29 de Diciembre de 1868, y sancionada por el Ejecutivo el 2 de Enero de 1869.
(Seal). Signed.—*Juan N. Navarro.*

Por último, en Octubre 31 de 1878 pasaron al Congreso las modificaciones hechas al contrato celebrado entre el Ministerio de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el Sr. Hayden H. Hall, en representacion del Sr. Eduardo Learned, para la apertura de una comunicacion inter-oceánica y la ejecucion de obras hidráulicas en ambas costas del Istmo de Tehuantepec.

Este contrato está á discucion en las Cámaras.

¡Ojalá y llegue á realizarse tan útil obra! México sería el centro del comercio del mundo.

Al concluir la impresion de este folleto, ha aparecido en el Diario del Gobierno la *Exposicion que hace la Secretaría de Hacienda de los Estados Unidos Mexicanos* de fecha 15 de Enero de 1879, etc., de lo cual tomo lo siguiente, por ser de suma importancia:

15. Consumada la independencia, se abrieron otros puertos al comercio extranjero, ademas de Veracruz y Acapulco.

16. Desde los primeros años de la independencia hubo comunicacion con Europa por buques-paquetes.

17. En 1824, el Gobierno inglés dispuso la salida de un buque de su marina, de Falmouth para Veracruz el 15 de cada mes.

18. En 1841 vinieron los primeros buques de vapor de la Mala real inglesa.

19. El primer buque de vapor había cruzado el Atlántico en 1838. Tres años despues venían á México.

20. Los buques ingleses servían para el trasporte de correspondencia y pasajeros.

22. En el año de 1850 se estableció la primera línea de vapores entre Nueva Orleans y Veracruz, sin subvencion.

23. Linea de vapores de Nueva Orleans á Minatitlan y de la Ventosa á San Francisco.

24. Ántes de la Intervencion francesa se estableció una línea española de vapores que no tuvo subvencion.

25. En 1864 se extendió á Veracruz la línea de vapores franceses, y cada mes toca este puerto, sin subvencion.

26. Líneas de vapores de Liverpool que tocan en Veracruz sin estar subvencionadas por México.

29. Líneas de paquetes de vela entre Nueva York y Veracruz de los Sres. Hargous y C^{a}

30. Primer contrato de 24 de Diciembre de 1867 para el establecimiento de la línea de Nueva York á Veracruz.

31. La subvencion anual á esta línea importaba, conforme á dicho contrato, $46,368.

32. Cuatro veces ha sido renovado el contrato precedente, con aumento de subvencion.

33. La subvencion que ahora se paga á la línea de Nueva York importa $78,910 al año.

34. Primer contrato celebrado el 26 de Marzo de 1873 para establecer la línea de vapores entre Nueva Orleans y Veracruz.

35. México pagaba anualmente á esta línea conforme á dicho contrato, $50,160.

36. Próroga de este contrato de 18 de Enero de 1878 por cuatro años.

37. En virtud de este nuevo contrato se paga anualmente á la línea de vapores de Nueva Orleans $39,100.

38. Las subvenciones pagadas á las líneas americanas en el Golfo de México, ascienden á $118,010 al año.

39. Se han pagado las subvenciones contratadas, á pesar de las penurias del erario mexicano.

40. Esfuerzos de México por establecer comunicacion con los Estados Unidos, por el Pacífico.

41. Puertos de México hàbilitados en el Pacífico durante la dominacion española.

42. El comercio exterior de México en el Pacífico no ha permitido establecer líneas de vapores sin subvencion.

43. Concesiones que se hicieron por México á la primera línea de vapores de Panamá á San Francisco.

44. La compañía del ferrocarril de Panamá estableció una línea de vapores para puertos de Centro América.

45. En el año de 1858 se estableció una línea de vapores entre la Ventosa y San Francisco.

46. Líneas subvencionadas de vapores en el Pacífico. La de Panamá, la del Rio Colorado y la del Golfo de Cortés.

47. México contrató en 1872, que los vapores de Panamá tocaran en puertos mexicanos del Pacífico.

48. La subvencion anual concedida á esa compañía fué de $ 31,500, conforme al contrato de 22 de Enero de 1872.

49. Contrato de 31 de Marzo de 1872, para que los vapores de la línea del Pacífico tocaran en los puertos de México.

50. La subvencion á esta compañía que el Gobierno pagó, fué de $ 25,200 al año.

51. Refundidas las dos líneas, se celebró en Julio de 1875 un contrato con la Compañía del Pacífico.

52. México subvenciona anualmente con $ 31,500 á la línea de vapores correos del Pacífico.

53. Al comenzar esta administracion, se adeudaban á la Compañía $ 66,130 74 que se mandaron pagar.

54. Mercancías alemanas é inglesas que pasan por americanas en el Pacífico, por venir en buques americanos.

55. Compañía de navegacion por vapor del Rio Colorado.

56. Contrato de 18 de Diciembre de 1877, con la línea de vapores de California y México.

57. La subvencion que se paga anualmente á esta línea, es de $ 21,000.

58. Contrato de 19 de Noviembre de 1877, con la línea acelerada de vapores del Golfo de Cortés.

59. Ampliacion de ese contrato en Noviembre de 1878.

60. La subvencion que se paga anualmente á esta línea de vapores, es de $ 31,500.

61. La Compañía accelerada del Golfo de Cortés, reside en San Francisco y se considera americana.

62. México paga por subvencion á las líneas de vapores americanos en el Pacífico, $ 84,000 al año.

El pago de la subvencion se ha hecho, sin embargo de las penurias del tesoro de México.

64. La cantidad total que se paga ahora por subvenciones á vapores americanos, en ambos mares, es de $ 202,000 al año.

65. Sacrificios de México para establecer y ensanchar sus relaciones comerciales con los Estados Unidos.

66. Las cantidades pagadas por subvenciones á vapores americanos desde Mayo de 1868, importan $ 806,750.

En resúmen, aparece:

1º Que México solamente paga subvencion á cinco líneas de vapores norte-americanos: dos en el Golfo de México y tres en el Pacífico.

2º Que México está en comunicacion con Europa por medio de cuatro líneas de vapores europeas, tres inglesas y una francesa, que tocan en sus puertos del Golfo, ya subvencionadas por sus propios gobiernos, ó ya sostenidas por las utilidades de su tráfico; pero sin que la Nacion Mexicana les de subvencion alguna.

Con todo lo escrito hasta aquí, se ve la marcha progresiva que ha tenido el comercio exterior de México, siempre en favor de México, como tambien á todo el comercio del universo, y que nuestros Gobiernos, en medio de las continuas revoluciones y otras dificultades, siempre marcha adelante en la vía del progreso.

He copiado únicamente lo que creo del caso.

México, Enero 12 de 1879.

VICENTE E. MANERO.

s extranjeros en los

inclusive.

DE AMERICA.

	EXPORTACION.			TOTAL GENERAL.
	Oro y plata.	FRUTOS.	TOTAL.	
16	1.269,144	734,901	2.004,045	17.277,428
72	23,928	1.160,499	1.184,427	3.656,921
08	500,945	640,024	1.140,969	6.618,171
28	1.614,944	789,542	2.404,486	15.437,818
06	297,022	565,382	862,404	10.767,670
46	589,489	553,742	1.143,231	5.457,521
29	3.749,988	831,160	4.581,148	60.445,955
28	1.855,876	609,970	2.465.846	34.349,635
82	2.654,182	770,329	3.424,511	37.983,624
07	.....	97,720	97,720	4.255.137
4	.....	574,191	57	
	....	488,50		
	687			

3 2044 015 579 675

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

CANCELLED

DUE 0[illegible]7

156[illegible]88

4194982

JAN 10 '72H

STALL-STUDY

CHARGE

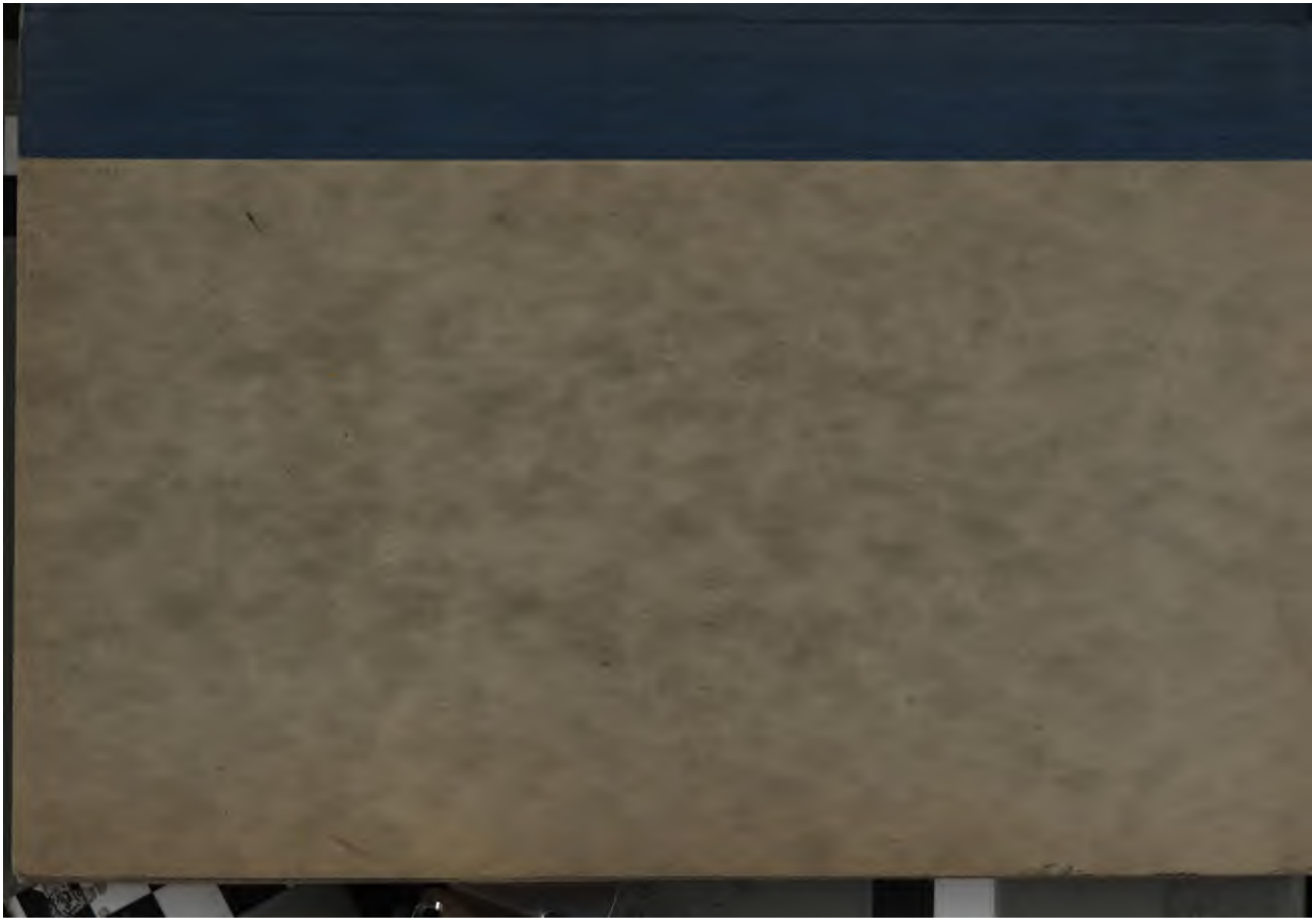
WIDENER

SEP 1 0 1994

CANCELLED

BOOK DUE

WIDENER

FEB 1 0 1996

BOOK DUE